



**Божественный ветер : [сб.: Иногути Р., Накадзима Т. Божественный ветер; Сакаи С. Самурай!] Перевод А. Больных. — М.: АСТ: Ермак, 2005. — 653 с. — (Военно-историческая библиотека). Тираж 5 000 экз. ISBN 5-17-028943-X (ООО «Издательство АСТ»). ISBN 5-9577-1803-3 (ЗАО НПП «Ермак»).**

**Inoguchi R., Nakajima T. The Divine Wind: Japan's Kamikaze Force in World War II. — Annapolis: United States Naval Institute, 1958.**

# Иногути Рикихей Накадзима Тадаси Божественный ветер

## Предисловие

Во время Второй Мировой войны японский флот потерял практически все свои корабли и самолеты. Мы также потеряли двух верховных главнокомандующих — адмиралов Ямамото и Когу, которые погибли в течение одного года. Образно говоря, мы сражались до последнего патрона, что доказывает необычайный характер войны. Вторая Мировая война для Японии резко отличалась от предыдущих войн с Китаем и Россией по двум главным причинам:

1. Это была тотальная война.
2. Это была, в основном, морская война, в которой большую роль играла авиация.

С учетом этих двух факторов мы рассмотрим, как повлияли на ход войны количество и качество боевой техники. Наши морские и воздушные силы количественно уступали вражеским. Поэтому требовались крайние меры. Это сделали неизбежными атаки камикадзе.

Когда именно верховное командование приняло решение перейти к такой войне? И было ли это решение основано на твердых расчетах?

Вице-адмирал Сигеру Фукудомэ, который был начальником Оперативного отдела Морского генерального штаба в начале войны, так характеризовал японский флот:

«Накануне войны в Японии возник страх перед неизбежной революцией. Адмирал Ямамото считал, что если гражданская война не будет роковой для нации, то внешняя война приведет к полной катастрофе. Поэтому он резко протестовал против развязывания войны. В то же время он заявил, что развитие внутреннего положения страны неизбежно вызывает сползание к войне.

Когда я изложил план операции принцу Фусими, который имел звание адмирала флота, он сказал: «Если начнется война, Япония потеряет все, чего она добилась с начала эпохи Мэйдзи. Но кажется невозможным избежать войны. Я крайне обеспокоен».

По мнению флота война была совершенно нежелательна, однако альтернативы не было. Спасти Японию можно было только военным путем. Это мнение флотского командования изложил адмирал Сигетаро Симада, морской министр в первом кабинете Тодзио.

На основании оценки военных сил, готовности и стратегической обстановки было желательно начать войну как можно скорее. Это подчеркнул начальник Генерального штаба адмирал Осама Нагано на совещании в императорской ставке 6 сентября 1941 года. Тем не менее, оставался шанс достичь благоприятных дипломатических решений, которые исключают необходимость применения военных средств. Даже если мы сумеем одержать военную победу, нам придется оставить армию под ружьем, чтобы сохранить верность японскому духу, который следовало оберегать любой ценой.

После утверждения плана операций адмирал Нагано, представлявший верховное командование, заявил: «Мы пришли к общему мнению, что если мы не начнем войну сейчас, нация погибнет. Однако она может погибнуть и в результате войны. Следует помнить, что падение государства без сопротивления будет позором.

В такой безнадежной ситуации выживание можно обеспечить, только сражаясь до последнего человека. Тогда, даже если мы проиграем, потомки получат в наследство наш дух, который будет вдохновлять их на защиту родной страны».

В заключение адмирал сказал: «На войне солдат должен просить об одном: дать ему возможность драться во имя императора. Мы будем сражаться до последней капли крови».

Мы все, кому действительно пришлось сражаться в этой войне, ничего не знали о совещаниях в императорской ставке до окончания военных действий. Мы сражались, как

повелевал трон. Во время войны мы испытали горечь поражений, но были полны решимости вынести любые трудности, чтобы выполнить свой долг перед императором и страной.

После окончания войны наше полное поражение подтвердило справедливость слов адмирала Нагано. Более того, упорство флота в ходе боев привело к его гибели.

Парадоксально, что Тихоокеанская война, которая стала началом атомной эры, одновременно породила массированные атаки летчиков-самоубийц. На первый взгляд может показаться нелепостью, что их вообще рассматривали, не то что применяли для борьбы против достижений современной науки и техники. Вполне понятно, что многие люди считали такие атаки проявлением варварства, если не безумия, и старались поскорее забыть о них.

Однако значительный прогресс в развитии средств уничтожения в последние годы заставил людей — военных и гражданских — понять, что война приводит к отчаянию. Так как война и ее средства ведения являются продуктом человеческого разума, не следует об этом забывать. Более того, поскольку инстинкт жизни является самым основным для человека, интересно изучить, как пилоты-камикадзе преодолевали это желание при исполнении долга.

Мы очень хотели бы, чтобы летчики-самоубийцы могли заговорить с нами сегодня, однако они умолкли навсегда. Поэтому мы собрали все имеющиеся данные и постарались заставить эту книгу заговорить вместо них. Книгу не следует рассматривать как критику доктрины. Это просто описание и памятник отважным людям, которые отдали свои жизни в ходе «специальных» атак. Мы искренне надеемся, что она хоть в малой степени поможет построить лучший мир, ради которого умирали эти люди.

Атаки камикадзе потрясли весь мир именно потому, что заканчивались «предопределенной смертью». История знает огромное множество случаев, когда солдаты сражались насмерть, но никогда ранее такая программа не выполнялась столь методично и так долго. В случае любой схватки не на жизнь, а на смерть, остается хотя бы минимальный шанс на спасение. Но пилот-камикадзе мог провести атаку только принеся себя в жертву. Атака и смерть становятся синонимами.

После войны поднялся настоящий шторм критики, причем с самых разных сторон. Одни отрицали, что такая тактика была продумана. Другие обвиняли командиров, которые планировали атаки и руководили ими. Еще кто-то обвинял пилотов, которые выполняли приказ и умирали. В каждой из этих точек зрения есть зерно истины, но мы не собираемся это обсуждать. Мы только попытаемся рассказать об обстоятельствах, при которых зародились атаки камикадзе, и при которых они проводились.

Следует помнить, что в большинстве случаев пилоты-камикадзе не проводили свои атаки немедленно после того, как они вступали в корпус. После добровольного (или недобровольного) вступления в корпус специальных атак большинство из них продолжало обычную боевую подготовку. В некоторых случаях это затягивалось на месяцы, и никто не знал, когда наступит его черед. Моментальная вспышка энтузиазма не могла тянуться так долго.

Одно ясно совершенно точно. Корпус специальных атак камикадзе был организован человеком, который лучше других подходил для этого. Хотя термин «камикадзе» позднее использовался для всех подразделений самоубийц, для человекоуправляемых бомб и взрывающихся катеров, строго говоря, настоящими камикадзе были только авиационные подразделения, созданные вице-адмиралом Ониси. Успешное формирование этих подразделений следует объяснить единством мыслей и целей, связывавшим адмирала и его подчиненных. Это единство имело исключительное значение. Без него атаки не могли бы продолжаться так долго, вне зависимости от храбрости летчиков и таланта командира.

«Мы умираем ради благополучия нашей страны», — таким был дежурный ответ камикадзе и их лозунг. Он подчеркивает глубокую веру этих людей в свою страну и своего императора, желание умереть ради них. Без такой веры атаки камикадзе были бы невозможны в принципе.

Говоря об этом, мы ни в коем случае не утверждаем, что одобряем решения и действия адмирала Ониси. Это очень больной вопрос, мог ли он сам оправдать собственные действия. Вопрос слишком сложный, и не следует искать ответ на него на страницах этой книги.

Сами пилоты никогда не сомневались в действиях своего командира. Однако при этом никто из них не считал, что совершает нечто исключительное. Их главной заботой было наверняка поразить цель. По сравнению с этим смерть не имела особого значения. В глубине души они наверняка верили в «жизнь после смерти». Такое отношение является совершенно традиционным для японцев и уходит корнями в далекое прошлое.

Мы молимся, чтобы души этих отважных людей, которые отдали свои жизни ради этого, обрели вечный покой.

*Рикией Иногути,  
Тадаси Накадзима,  
декабрь 1957 года*

## **Глава 1**

### **Октябрь 1944 года. Мабалакат**

#### **201-я авиагруппа**

Все это происходило 19 октября 1944 года в местечке Мабалакат на острове Лусон, Филиппины. Близился вечер, и солнце уже готовилось скрыться за зубчатой стеной гор к западу от аэродрома Мабалакат, который входил в состав обширной авиабазы Кларк, расположенной примерно в 50 милях на северо-запад от Манилы. Техники и авиамеханики в форме наземных частей авиации Императорского Флота сновали туда и сюда, точно муравьи, торопясь загнать самолеты в укрытия до наступления сумерек. Они также должны были подготовить самолеты к завтрашним вылетам.

Я находился на командном пункте аэродрома, который был всего лишь старой и потрепанной палаткой, и беседовал с заместителем командира 201-й авиагруппы капитаном 2 ранга Асаити Тамаи. Мы обсуждали план завтрашней атаки. За 2 дня до этого, 17 октября, американские корабли появились возле острова Сулуан в заливе Лейте, причем в таком количестве, что сразу стало ясно: готовится крупная десантная операция. Однако японская авиация на всех Филиппинах насчитывала в этот момент не более 100 исправных самолетов, которые можно было бросить в бой. Что мы можем предпринять, чтобы отразить удар противника?

В это время я служил начальником штаба 1-го Воздушного Флота, и меня прислали сюда из Манилы в качестве представителя командования японских воздушных сил на Филиппинах. 201-я авиагруппа была одной из наших основных боевых единиц. Мы с капитаном 2 ранга Тамаи дружили еще со времен учебы в Военно-морской академии. Тяжелая ситуация, сложившаяся в районе боев, помогла нам сойтись еще ближе, чем раньше. Мы открыто говорили о стоящих перед нами сложных проблемах и были готовы обсудить любой план, который помог бы выйти из отчаянного положения.

Наша нерадостная беседа прервалась, когда появился черный автомобиль, неожиданно вынырнувший из полумрака. На переднем крыле машины трепетал желтый флажок, указывая, что в ней находится какая-то высокопоставленная персона. Пока мы гадали, что же это за визитер, автомобиль затормозил возле командного пункта, и появилась коренастая фигура в мундире вице-адмирала. Никаких полагающихся рангу церемоний и свиты, только один адъютант. Мы сразу узнали в прибывшем вице-адмирале Такидризо Ониси, нового командующего японской авиацией на Филиппинах.

Вице-адмирал Ониси прилетел из Токио, чтобы принять командование 1-м Воздушным Флотом, всего лишь позавчера, поэтому у него пока просто не было времени, чтобы детально обсудить положение дел со своим предшественником, вице-адмиралом Кимпеем Тераокой.

Срочные дела требовали присутствия адмирала Ониси в штабе флота в Маниле, однако он прибыл в Мабалакат.

Почему?

Мы с капитаном 2 ранга Тамаи вскочили на ноги, чтобы приветствовать его. Он взял кресло и несколько минут сидел молча, следя за работой механиков, которые лихорадочно сутились в угасающем дневном свете. Наконец он повернулся к нам и сказал: «Я прибыл сюда, чтобы обсудить с вами крайне важную проблему. Можем мы отправиться в ваш штаб?»

Оставаться дальше на командном посту уже не имело смысла, поэтому мы с Тамаи пошли вместе с адмиралом к его лимузину. Командиры эскадрилий и пилоты последовали за нами на других машинах.

Мабалакат был пыльным филиппинским городишкой. Два или три прилично выглядящих дома в европейском стиле были реквизированы для использования в качестве офицерских общежитий. Штаб 201-й авиагруппы располагался в одном из них, за низкой каменной оградой. Кремовый дом с зелеными окнами выглядел очень уютно.

Однако его внешний вид совсем не соответствовал тому, что творилось внутри. Вся обычная домашняя мебель была выкинута, а полы были застелены сложенными брезентовыми палатками. Повсюду валялись летные костюмы, полотенца, умывальные принадлежности. В доме жили более 30 офицеров, а хозяин-филиппинец вместе с семьей ютился в двух задних комнатках. Хотя в доме было тесновато, именно здесь жили летчики-офицеры 201-й авиагруппы.

Во дворе стояли две железные бочки из-под бензина, служившие ванной и стиральным корытом. По другую сторону дома приютилась хижина, в которой жили ординарцы. Вдоль забора росли деревья и пышный кустарник, имелась небольшая лужайка. В общем, это было приятное местечко.

Унтер-офицеры и рядовые размещались поблизости в туземных домишках. Эти примитивные хижины стояли на столбиках высотой около 5 футов. Их полы из расщепленных стволов бамбука прекрасно подходили для местного климата, и по ночам в хижине было прохладно. Люди расстилали одеяла прямо на полу, но им приходилось тщательно заделывать щели между полосками бамбука, потому что иначе в хижину набивалась масса moskitov, от которых не спасали никакие сетки. Был какой-то иронический момент в том, что наши пилоты-ветераны оказались беспомощными перед атаками этих кровососущих насекомых.

Наш автомобиль затормозил перед зданием штаба, мы вышли и проводили вице-адмирала Ониси внутрь. Как только мы вошли, тут же раздался телефонный звонок. Пока адмирал говорил по телефону, мы вызвали начальника штаба 26-й воздушной флотилии Тьюти Ёсиоку и двух командиров эскадрилий из 201-й авиагруппы: лейтенантов Ибусуки и Ёкояму. Мы шестером усадились вокруг стола в маленькой комнатке на втором этаже, окнами выходящей во двор. Дверь в коридор осталась открытой. Темнота быстро сгустилась.

Адмирал Ониси пристально посмотрел на нас прямо в глаза, словно стараясь прочесть наши мысли. А потом начал спокойно говорить:

«Как вы знаете, ситуация сложилась опаснейшая. Подтвердилось появление мощных американских сил в заливе Лейте. Судьба империи зависит от исхода операции «СЁ», которая начата по приказу Императорского генерального штаба, чтобы отразить вражеское вторжение на Филиппины. Наши надводные силы уже вышли в море. 2-й Флот вице-адмирала Куриты, в который входят наши основные силы, направится в район Лейте и уничтожит вражеские десантные силы. Задача 1-го Воздушного Флота заключается в том, чтобы обеспечить воздушное прикрытие кораблям адмирала Куриты. Мы должны защитить их от воздушных атак, которые могут помешать им прорваться к заливу Лейте. Чтобы достичь этого, мы должны поразить вражеские авианосцы и нейтрализовать их по крайней мере

на неделю».

Нам сразу стало ясно, что на нас возложена исключительно трудная задача огромной важности. Вражеские авианосные соединения — очень трудная цель, но их требуется нейтрализовать хотя бы на неделю. Это даст шанс соединению Куриты, в которое входят мощные линкоры «Ямато» и «Мусаси» и ни одного авианосца, прорваться в залив Лейте, уничтожить вражеские транспорты и сорвать намеченное вторжение. Весь успех плана Императорской Ставки зависел от того, сумеем ли мы выполнить свою задачу. «СЁ» означает «Победа», но если 1-й Воздушный Флот потерпит неудачу, операция «Победа» обернется неизбежным поражением.

Однако в этот момент казалось просто смешным надеяться, чтобы мы сумеем чего-то добиться. В начале сентября мы были значительно сильнее, однако вражеские авианосные соединения сумели нанести серию мощных ударов по нашим базам на всех Филиппинах, уничтожив большое количество самолетов. Если мы не сумели остановить их тогда, то что мы сможем сейчас, когда во всем 1-м Воздушном Флоте осталось всего 30 исправных истребителей, собранных в 201-й авиагруппе? Имелось еще примерно столько же бомбардировщиков, которые были разбросаны по аэродромам от Замбоанги до центрального Лусона. Планом «СЁ» предусматривалась переброска с Формозы на помощь нам 2-го Воздушного Флота, однако он только что понес тяжелейшие потери в боях с вражескими авианосными силами. 2-му Воздушному Флоту предстояло пополнить и переформировать свои потрепанные эскадрильи и перебросить их на Филиппины, а до тех пор нам предстояло сражаться в одиночку — горстка самолетов против сотен!

Пока адмирал Ониси говорил все это, мы почувствовали, что он приехал не для того, чтобы повторить нам то, что мы и так уже знали. Он хочет сказать что-то более важное. Мы пытались сообразить, как нам выполнить нашу задачу в таких неблагоприятных обстоятельствах. И мы ждали, что адмирал даст ответ на этот вопрос.

Ониси снова начал говорить.

«По моему мнению, существует только единственный способ использовать наши скудные силы с максимальной эффективностью. Мы должны создать подразделения самоубийственных атак из истребителей «Зеро», вооруженных 250-кг бомбами. Каждый самолет спикирует и врежется во вражеский авианосец... Что вы думаете по этому поводу?»

Глаза адмирала пробежались по нашим лицам. Какое-то время все молчали, но слова адмирала Ониси зажгли искру в каждом из нас. Действительно, тактика «живых ядер» (таи-атари) уже использовалась морскими летчиками в боях против вражеских тяжелых бомбардировщиков. Многие летчики были убеждены, что подобную тактику можно использовать и против вражеских авианосцев. Это трудно понять, так как ни один человек не будет радоваться смерти. Но позиция летчиков становится более ясной, если вспомнить, что при том неравенстве сил, которое существовало в 1944 году, шансы уцелеть при атаке вражеских авианосцев были ничтожными, какой бы метод атаки ни был использован. Если пилот обречен на смерть, что может быть более естественным, чем желание погибнуть с пользой, нанеся противнику максимальный урон?

Поэтому слова Ониси были встречены молчанием, хотя не страх был тому причиной. Первым заговорил капитан 2 ранга Тамаи:

«Йосиока, насколько эффективным будет попадание самолета, вооруженного 250-кг бомбой в полетную палубу авианосца?»

Йосиока ответил:

«Шансы добиться попадания будут гораздо выше, чем при обычном бомбометании. Ремонт полетной палубы, вероятно, займет несколько дней».

Капитан 2 ранга Тамаи наверняка знал все это сам, но задал вопрос, чтобы как-то снять напряжение и дать нам время собраться с мыслями. Он повернулся к адмиралу и сказал:

«Как заместитель командира я не могу взять на себя ответственность за столь важное решение. Я должен узнать мнение командира авиагруппы капитана 1 ранга Сакаэ Ямамото».

Адмирал Ониси сухо заметил:

«Если говорить об этом, я только что беседовал по телефону с капитаном 1 ранга Ямамото, находящимся в Маниле. Он сломал ногу в авиационной катастрофе и сейчас лежит в госпитале. Он добавил, что я могу считать ваше мнение его собственным. Он оставляет решение за вами».

Капитан 2 ранга Тамаи понял, что решать придется все-таки ему. Я гадал, что же он скажет. Согласится ли этот мягкий и скромный человек с таким методом атак? Мы все повернулись к Тамаи и с напряжением ждали его ответа, зная, что именно нам придется участвовать в таких атаках.

Капитан 2 ранга Тамаи прекрасно понимал, что военная ситуация сложилась исключительно тяжелая, поэтому требуются крайние меры. Он прекрасно знал, что думают и чувствуют его пилоты. После долгой паузы он попросил у адмирала несколько минут, чтобы обдумать вопрос. Тамаи вышел из комнаты, позвав лейтенанта Ибусуки за собой.

Позднее Тамаи рассказал мне, что они прошли в его комнату и обменялись мнениями относительно отношения пилотов к перспективе самоубийственных пике.

Выслушав мнение Ибусуки, Тамаи вернулся к нам и сказал:

«Командир возложил на меня всю полноту ответственности. Я полностью разделяю точку зрения адмирала. 201-я авиагруппа согласна с его предложением. Могу я спросить: вы возложите на нас формирование подразделений самоубийственных пике?»

Я прекрасно помню выражение лица адмирала Ониси, когда он утвердительно кивнул. На нем отразилось явное облегчение, смешанное с горечью.

После того как было принято решение использовать тактику самоубийственного пикирования, возникла необходимость немедленно приступить к формированию подразделений специальных атак. Битва должна была начаться в ближайшие дни, может быть, даже завтра.

Адмирал Ониси отправился, чтобы немного отдохнуть. Историческое совещание закончилось.

### **Корпус специальных атак камикадзэ**

Как только адмирал Ониси покинул комнату, капитан 2 ранга Тамаи приступил к работе. После первого же упоминания самоубийственных пике он начал вспоминать пилотов, которых можно отобрать для таких вылетов. Он знал этих молодых людей уже довольно долго. Когда в октябре 1943 года они завершили базовую подготовку, то были переведены для продолжения службы в его 263-ю авиагруппу, базировавшуюся в Японии. Капитан 2 ранга Тамаи возлагал на них большие надежды, и он вкладывал в молодежь сердце и душу, готовя ее к боям.

К февралю 1944 года они лишь наполовину завершили курс боевой подготовки, когда был получен приказ отправить неопытных пилотов на Марианские острова для участия в боях. Они попали на Тиниан, Яп и Палау и с этого дня сражались практически непрерывно при самом неблагоприятном соотношении сил. Многие из них погибли в боях, а уцелевшие так и не получили отдыха. В начале августа они были переведены на южные Филиппины, где 201-я авиагруппа была включена в состав нового 1-го Воздушного Флота. Капитан 2 ранга Тамаи с поста командира 263-й авиагруппы был переведен заместителем командира в 201-ю авиагруппу.

К этому времени в 201-й осталась только треть пилотов, но кровавый опыт тяжелых боев помог уцелевшим летчикам закалить свой дух и отточить мастерство. Теперь они стали закаленными ветеранами, а им моральный дух был высок, как никогда. Капитан 2 ранга Тамаи, который вдохновлял молодежь во время учебы, который делил с ними тяжесть боев с того дня, как они попали в огонь, был тесно привязан к своим подчиненным, как отец к своим сыновьям.

Он страстно желал, чтобы эти пилоты принесли максимальную пользу своей стране.

Они в свою очередь относились к своему командиру, как к родному отцу, и выражали свои чувства при каждом удобном случае. Поэтому вполне естественно, что Тамаи первым делом подумал о них.

После совещания с командирами эскадрилий капитан 2 ранга Тамаи приказал собрать всех рядовых летчиков. Он описал сложившуюся критическую ситуацию и рассказал о предложении адмирала Ониси. Все 23 пилота дружно вскинули руки, выражая свое согласие. Они не скрывали своего воодушевления и радости. Тамаи подчеркнул, что необходимо хранить в строжайшем секрете все происходящее. После этого собрание завершилось, и пилоты разошлись по своим домам.

Было уже за полночь, когда Тамаи вернулся в офицерское общежитие и рассказал мне о реакции пилотов. «Ино-гучи, ведь они так молоды. Но хотя они не могут объяснить, что происходит у них в сердце, я никогда не забуду твердой решимости на их лицах. Их глаза лихорадочно сверкали в плохо освещенной комнате. Вероятно, каждый думал, что настал час отомстить за своих товарищей, павших недавно в жестокой битве на Марианских островах, на Палау и Япе. Такой энтузиазм может вспыхнуть только в сердцах молодых людей».

Теперь мы были уверены, что найдем пилотов для самоубийственных атак.

Но на кого возложить командование этими молодыми летчиками? Мы обсудили несколько возможных кандидатур, и я предложил назначить одного из офицеров, окончивших Военно-морскую академию. Тамаи согласился, добавив, что лучше всего для этой должности подошел бы Наоси Канно. Однако, к несчастью, Канно отсутствовал, так как был направлен со специальным заданием в Японию. Задумавшись, Тамаи пробормотал: «Если бы только Канно был здесь...»

Несколько пилотов имели опыт командования, но для этой важной задачи нам требовался наилучший. Командиром должен был стать человек исключительно твердого характера. Капитан 2 ранга Тамаи долго размышлял и наконец выбрал Юкио Секи.

Лейтенант Секи летал на авианосных бомбардировщиках, а не истребителях. Он прибыл на Филиппины с Формозы всего месяц назад. Капитан 2 ранга Тамаи был занят по горло ежедневными заботами. Он посылал своих пилотов атаковать вражеские корабли и отбивать воздушные налеты, поэтому у него просто не нашлось времени всерьез поговорить с лейтенантом Секи. Но время шло, и молодой лейтенант постоянно подходил к Тамаи, требуя отправить его в боевой вылет. Это повторялось так часто, что Тамаи решил, что этот человек способен на что-то серьезное, хотя Секи был еще новичком в авиагруппе.

Я сам помнил Секи еще мичманом по тем временам, когда преподавал в Военно-морской академии, и был уверен, что он станет хорошим командиром. Поэтому мы сошлись на кандидатуре лейтенанта Секи и отправили ординарца за ним.

Ночи на Филиппинах темные и тихие. Мы молча сидели в холле офицерского общежития и слышали, как ботинки ординарца грохочут по лестнице. Секи в это время сладко спал, и я гадал, что же ему может сниться. Но вскоре на лестнице зазвучали шаги, и в дверях появилась высокая фигура лейтенанта. Было ясно, что он очень спешил, так как его китель был застегнут не на все пуговицы. «Вы вызывали меня, господин капитан 2 ранга?» — обратился он к Тамаи.

Молодой человек сел в кресло лицом к нам. Тамаи положил ему руку на плечо и сказал: «Секи, адмирал Ониси лично посетил 201-ю авиагруппу, чтобы изложить план, который имеет огромное значение для Японии. Этот план заключается в том, что пилоты «Зеро», вооруженных 250-кг бомбами, будут намеренно пикировать на палубы вражеских авианосцев, чтобы обеспечить успех операции «СЁ». Вас выбрали командиром подразделения для таких атак. Как вы на это смотрите?»

Когда капитан 2 ранга Тамаи кончил, у него на глазах стояли слезы.

Ответ последовал не сразу. Секи сидел неподвижно, опершись локтями о стол и обхватив руками голову. Он плотно сжал челюсти и закрыл глаза, погружившись в свои мысли. Одна секунда, две, три, четыре, пять... Наконец он шевельнулся, пропустив свои длинные волосы сквозь пальцы. Затем он медленно поднял голову и произнес: «Вы обязаны



позволить мне сделать это». Его голос совершенно не дрогнул.

«Спасибо», — просто сказал Тамаи.

Внезапно давящая атмосфера рассеялась, и в комнате повеяло свежестью, словно тучи разошлись, чтобы пропустить лунный свет. Мы обсудили ближайшие меры, которые следует предпринять. Обсуждение было коротким, но в каждом слове Секи, в каждом его жесте я видел сильный характер, который подтверждал, что мы правильно выбрали командира.

После того как был подобран личный состав и найден командир корпуса специальных атак, я сказал: «Так как это специальное задание, мы должны найти специальное имя для отряда». Тамаи согласился, и тогда я предложил: «А как насчет отряда «Симпу<sup>1</sup>»?»

«Хорошо, — согласился Тамаи. — В конце концов, нам предстоит раздуть божественный ветер».

Я поднялся по лестнице в комнату, где отдыхал адмирал Ониси, чтобы доложить, что формирование отряда завершено. Я постучал, а потом открыл дверь.

В комнате не было света, но в окно светили звезды, и я различил брезентовую кровать возле двери. В течение нескольких часов после совещания с нами адмирал Ониси лежал в темной комнате наедине со своими мыслями и тревогами.

Он встал, когда я начал свой рапорт: «Для выполнения специальных заданий имеются 23 человека. В качестве командира выбран лейтенант Секи, окончивший Военно-морскую академию. Так как это особое задание, мы хотели бы, чтобы вы дали имя новому подразделению. Мы с капитаном 2 ранга Тамаи предлагаем назвать его отрядом «Симпу».

Адмирал Ониси утвердительно кивнул. Была еще ночь 20 октября 1944 года, но приказ был немедленно отпечатан и вывешен на доске объявлений, как только адмирал подписал его. В приказе говорилось:

«201-я авиагруппа сформирует корпус специальных атак, и мы 25 октября уничтожим или выведем из строя вражеские авианосцы в водах к востоку от Филиппин.

Корпус будет называться отрядом специальных атак «Симпу». Он будет состоять из 26 истребителей, из которых половина предназначена для таранных ударов, а вторая — для сопровождения. Они будут разделены на 4 звена, которые получат названия: «Сикисима», «Ямато», «Асахи», «Ямадзакура».<sup>2</sup>

Отрядом «Симпу» будет командовать лейтенант Юкио Секи».

Тем временем капитан 2 ранга Тамаи и лейтенант Секи продолжали беседу. Они обсуждали мельчайшие детали операции, которая может начаться уже после наступления рассвета. Время было позднее, и, вспомнив об этом, Тамаи предложил Секи пойти и поспать, хотя бы немного.

Когда Секи шел в свою комнату, он вспоминал овдовевшую мать и молодую жену. Секи женился всего несколько месяцев назад. Но капитан 2 ранга Тамаи не мог позволить себе копаться в личной жизни Секи. Перед ним стояла конкретная задача, и Тамаи требовались умение и решительность этого молодого воина.

## Глава 2

### Октябрь 1944 года. Происшествие над Манилой

19 октября 1944 года — этот день я никогда не забуду. Утром я в качестве командира летного состава 201-й авиагруппы вместе с командиром флотилии капитаном 1 ранга Сакаэ

---

<sup>1</sup> «Симпу» — это другой вариант прочтения иероглифов слова «камикадзэ». *Прим. авт.*

<sup>2</sup> Сикисима — поэтическое название Японии; Ямато — древнее название Японии; Асахи — восходящее солнце; Ямадзакура — цветы горной вишни. *Прим. авт.*

Ямамото готовил дневные полеты. Это было хлопотное занятие. Командование приказало начать исполнение плана операции «СЁ». В соответствии с тактическими приказами 201-я флотилия должна была атаковать вражеские силы в заливе Лейте.

Едва рассвело, как командиру вручили телеграмму. Он прочитал ее и повернулся ко мне. «Накадзима, это от адмирала Ониси. Он приказывает нам прибыть к 13.00 в его штаб в Маниле!»

Мы успели понять одно: готовится нечто важное, как в этот момент прозвучал сигнал воздушной тревоги. Американские самолеты атаковали Мабалакат. Аэродром серьезно пострадал, и это надолго задержало наш отъезд. Мы отправились в Манилу на автомобиле только в 14.00.

Так как я был летчиком, то редко совершал долгие поездки на автомобиле. Я много раз пролетал над этим районом на самолете, но ни разу не ездил здесь на машине. Многие безлюдные участки дороги между Мабалакатом и Манилой прекрасно подходили для партизанских засад, поэтому мы вздохнули с облегчением, когда в 16.30 въехали в город. А там нас ожидал новый сюрприз. Мы с удивлением узнали, что адмирал Ониси уже отправился в Мабалакат на автомобиле. Не подозревая об этом, мы разминулись с ним по дороге.

Судя по всему, адмирал имел важные причины, чтобы вызвать нас в Манилу, так как пока еще никто не отменял приказ атаковать на следующий день вражеские корабли в соответствии с планом «СЁ». Поэтому мы решили, что должны возвращаться назад в Мабалакат. Если бы мы отправились на машине, то ночь застала бы нас в дороге, и мы легко могли стать жертвами партизан. Поэтому я позвонил на соседний аэродром Николе и приказал подготовить истребитель. С разрешения капитана 1 ранга я намеревался перелететь на нем в Мабалакат.

Мы примчались на аэродром Николе и увидели «Зеро», стоящий перед ангаром. Механики копались в моторе, который работал с перебоями. Я приказал заменить свечи. Когда это было сделано, капитан 1 ранга Ямамото забрался в отсек позади кресла пилота. Я сел в кабину и запустил мотор. Он все еще чихал, однако ночь быстро приближалась, а до Мабалаката было всего-навсего 20 минут лёта. Поэтому я решил, что нам следует лететь, и поднял самолет в воздух, не размышляя о том, что происходит с мотором. С моей стороны было большой глупостью взлететь на самолете с неисправным мотором, и вскоре я был за это наказан.

Как только мы взлетели, я попытался убрать шасси, но обнаружил, что ручка управления шасси заклинена намертво. Капитан 1 ранга Ямамото перегнулся через мое плечо, и мы дернули ее вдвоем, но бесполезно. Нам пришлось лететь с выпущенным шасси. Это значительно снижало скорость, но мы ничего не могли поделать. Я сделал круг над аэродромом Николе и повернул на север. Альтиметр показывал 400 метров, когда мы начали пересекать Манильскую бухту, и тут я почувствовал запах бензина!

Пары бензина в кабине — зловещий признак. Они появляются, когда начинает течь бензопровод, и тогда в любое мгновение может вспыхнуть пожар. Не успел я подумать об этом и решить, что делать дальше, как мотор внезапно отказал. Я даже не успел удивиться. Я попытался поработать ручным насосом и лихорадочно зашелкал всеми переключателями подряд. Я перепробовал буквально всё, но мотор упрямо молчал.

Мы не могли вернуться на аэродром Николе и не могли дотянуть до какого-либо другого аэродрома. Я стал прикидывать, куда же мне лучше садиться. Выбор был небольшой: либо в море, либо на рисовое поле. При убранном шасси безопаснее было садиться в Манильскую бухту, но колеса оставались выпущенными. Если мы сядем на воду, я, скорее всего, сумею выбраться из кабины. Но капитан 1 ранга Ямамото, находящийся в узком отсеке фюзеляжа, не имел никаких шансов покинуть самолет до того, как он затонет.

Как только мотор заглох, я круто повернул вправо и направился к земле. Я заметил дорогу, идущую по берегу Манильской бухты. Если я попытаюсь сесть на дорогу, и самолет занесет влево, мы упадем в море, и капитан 1 ранга Ямамото будет обречен. Поэтому я

решил садиться на рисовое поле.

Мне приходилось тщательно следить за скоростью, чтобы самолет не сорвался в штопор. Одновременно я пытался выбить стопора кресла, чтобы Ямамото мог побыстрее выбраться из ловушки, если истребитель загорится после посадки. Я сумел выбить правую шпильку, но под моим весом левая оказалась зажатой намертво. Вероятно, это было к лучшему, потому что иначе кресло начало бы ездить по кабине, мешая мне управлять самолетом.

Мы быстро теряли высоту, хотя едва успели пролететь над окраинами Манилы. Я увидел внизу рисовое поле, и тут же со страшным треском самолет ударился о землю, подняв фонтаны мутной воды. Каким-то чудом мы не перевернулись и не загорелись. Стойки шасси сломались в момент касания земли, и самолет 20 метров пахал грязь, прежде чем остановиться. Это была очень удачная посадка.

Я быстро выдернул оставшуюся шпильку, снял кресло и вытащил капитана 1 ранга Ямамото из самолета. При посадке он сломал себе левую лодыжку. Я сам отделался несколькими царапинами на физиономии. Мы добрались до ближайшей дороги и остановили армейский грузовик, который доставил нас обратно в штаб. Больше всего мы походили на пару мокрых и грязных крыс, вылезших из канализации.

В штабе мы, наконец, узнали, почему адмирал Ониси вызывал нас. Он предложил сформировать подразделение специальных атак. Когда Ямамото услышал об этом от начальника штаба Ониси капитана 1 ранга Тосихико Одавара, он немедленно позвонил адмиралу Ониси в Мабалакат, с сожалением сообщив о нашей вынужденной посадке. Ямамото добавил, что хотя и вынужден пока задержаться в Маниле, он полностью согласен с предложением адмирала и дает своему заместителю капитану 2 ранга Тамаи все полномочия по этому вопросу в Ма-балакате.

Я вернулся в Мабалакат на автомобиле на следующее утро. На аэродроме мне сообщили, что 24 пилота отобраны в состав подразделения, которое уже получило название «Корпус специальных атак Симпу». Они были готовы вылететь в любой момент. Капитан 2 ранга Тамаи сообщил, что в качестве командира выбрал лейтенанта Секи. Все пилоты были добровольцами. Я был рад узнать, что создание специального подразделения прошло быстро и гладко.

## **Глава 3**

### **Октябрь 1944 года**

#### **«Ради миллионов ваших соотечественников»**

В конце октября утром и вечером на центральном Лусоне довольно прохладно. Река Бамбан, которая протекает немного севернее Мабалаката, настолько прозрачна, что, стоя на берегу, можно видеть самые мелкие камешки на дне. Белые кисти степной травы, которыми заросли берега, раскачиваются на ветру и отражаются в воде. Чудесная картина, которая заставляла меня вспоминать Японию.

Мысли группы молодых мужчин, стоящих у подножия утеса на каменистом речном берегу, вероятно, тоже устремились к далекой родине, если только они были в состоянии восхищаться прекрасным пейзажем. Это были члены первого корпуса специальных атак под командованием лейтенанта Секи. Когда занялся рассвет 20 октября, они были уже готовы сесть в самолеты. Их лица светились, они обсуждали различные методы атаки вражеских авианосцев и меры предосторожности, которые при этом следует принять.

Начался завтрак, и они ели, не прекращая оживленно беседовать. Когда завтрак закончился, летчиков вызвали в штаб, чтобы адмирал Ониси дал им первые и последние инструкции. 24 человека из звеньев «Сикисима», «Ямато», «Асахи», «Ямадзакура» построились, лейтенант Секи стоял на шаг впереди остальных. Адмирал Ониси печально

посмотрел на собравшихся летчиков. Он был бледен, говорил медленно, будто слова давались ему с большим трудом.

«Япония находится в смертельной опасности. Спасение нашей страны теперь не по силам министрам, Генеральному штабу и нижестоящим командирам вроде меня. Только вы, молодые и сильные духом, можете спасти ее. Поэтому ради миллионов ваших соотечественников я прошу вас пойти на эти жертвы и молюсь за ваш успех».

Голос адмирала дрогнул, однако он продолжил:

«Вы уже боги без земных желаний. Но одну вещь вы хотите знать: не будет ли напрасным ваша самоубийственное пике? К сожалению, мы не сможем рассказать вам о результатах. Но я буду следить за вашими усилиями до конца и сообщу о ваших деяниях Трону. — У него на глаза навернулись слезы, и адмирал закончил: — Я прошу вас сделать все, что только можно».

Я никогда не слышал таких проникновенных слов. Адмирал совсем не желал возбудить гордость юнцов, лстя им. Япония действительно вручала свою судьбу в руки этих молодых пилотов, которые желали умереть ради спасения нации. Казалось почти невозможным сломить чудовищную мощь врага и изменить ход войны. Наше положение было практически безнадежным. Оставалась только надежда на чудо, которое совершат эти юноши.

После окончания инструктажа я увидел на лицах спокойствие и уверенность, которые присущи людям, осознавшим свою силу и значимость. Я следил за ними, и мне страстно хотелось забыть, что наша страна оказалась в отчаянном положении; забыть, что предстоит этим молодым людям; забыть о том, что адмирал Ониси и я сам к этому причастны.

### **Из дневника адмирала Тераоки**

Что творилось в штабе воздушного флота во время этих лихорадочных приготовлений, прекрасно описано в дневнике адмирала Тераоки. Он записывал все, что происходило в штабах в Маниле после того, как он сдал командование 1-м Воздушным Флотом адмиралу Ониси.

«19 октября 1944 года. Началось выполнение плана «СЁ».

Время снова против нас. Имеется совсем немного самолетов. В этой операции мы вынуждены использовать самые эффективные методы боя. Настал час проверить предложенную адмиралом Ониси тактику таранных ударов. Выражались самые различные мнения:

«Обычная тактика неэффективна».

«Мы должны приложить сверхчеловеческие усилия, чтобы выиграть войну».

«О добровольцах, вызвавшихся совершить самоубийственные атаки, следует еще до вылета сообщать в Императорскую Ставку. Тогда они будут чувствовать себя увереннее».

«Следует ли нам непосредственно поговорить с молодыми пилотами или обратиться через их командиров?»

«Было бы лучше, если бы при подготовке новых операций командиры вносили свои предложения».

«Если первый отряд самоубийственных атак сформирован из летчиков-истребителей, в будущем другие подразделения последуют этому примеру. Если же в таких атаках будут участвовать все виды авиации, надводные силы начнут действовать так же. А если весь флот откликнется единодушно, армия последует нашему примеру».

После обмена мнениями мы пришли к выводу, что тактика самоубийственных атак — единственный путь к спасению нации. Было решено позволить новому командующему адмиралу Ониси формировать специальные отряды по своему усмотрению.

Адмирал Ониси вызвал командира 201-й авиагруппы, базирующейся в Мабалакате, капитана 1 ранга Ямамото и капитана 2 ранга Накадзиму в Манилу. Когда они не сумели прибыть в назначенное время, Ониси в 16.00 сам отправился на авиабазу Кларк, чтобы встретить их по дороге.

Однако капитан 1 ранга Ямамото прибыл в Манилу вскоре после 17.00. Заместитель Ямамото капитан 2 ранга Тамаи остался в Мабалакате, чтобы встретить адмирала Ониси и помочь ему подобрать добровольцев для самоубийственных атак.

Участвовать в первом вылете вызвались 24 человека, а отряд был назван корпусом специальных атак «Симпу». Он был разделен на 4 звена: «Сикисима», «Ямато», «Асахи», «Ямадзакура». Эти названия были взяты из поэмы Мотоори Норинаги, националистического писателя эпохи Токугава. *«Сикисима но Ямато-гокоро во хито товаба Асахи ни ниу Ямадзакура-бама»* (Японский дух подобен цветам горной вишни, сияет в утреннем солнце).

Адмирал Ониси был рад, что лейтенант Секи, окончивший Военно-морскую академию, добровольно вызвался возглавить корпус. Адмирал вернулся в Манилу с авиабазы Кларк вечером 20 октября. Он с энтузиазмом рассказывал о корпусе камикадзэ. «Летчики рвутся в бой, это отличная команда. Они просили разрешения разработать организационные детали самостоятельно, и я согласился».

Ониси принял у меня командование в 20.00. Я сердечно пожелал ему удачи в использовании новой тактики. Он пообещал приложить максимум усилий, чтобы добиться успеха».

Если после возвращения в Манилу из Мабалаката лицо адмирала Ониси выражало мрачную решимость, это было понятно. Ониси понимал, что его единственным шансом противостоять могучему флоту противника является использование беспрецедентной до сих пор тактики. Лишь она могла принести какой-то успех.

## **Глава 4**

### **Май 1942 — октябрь 1944 года**

#### **После падения марианских островов**

Штаб 1-го Воздушного Флота располагался в двухэтажном здании недалеко от аэродрома Николе в пригороде Манилы. На первом этаже имелись два больших помещения, которые служили столовой и залом для совещаний, а также несколько маленьких комнаток, в которых располагались ординарцы. Наверху была ванная и пять довольно больших комнат, в которых жили командующий флотом и офицеры его штаба. Дворики перед штабом и позади него были маленькими, но в каждом было построено бомбоубежище на случай воздушных налетов.

Сам дом стоял на некотором отдалении от остальных зданий. Его владелец был человеком состоятельным, а множество книжных полок и подбор литературы позволяли предположить, что он считал себя интеллектуалом. Рядом с домом стояло здание, которое использовалось для игры в джай-алай, а к нему примыкали несколько спешно построенных барakov для рядовых. Один из этих барakov служил центром связи.

Мощная дорога и волнолом отделяли эти здания от моря. Стоя на волноломе, я мог видеть на западе, на другом берегу Манильской бухты, антенные мачты и высокие печные трубы Кавите. Посреди входа в бухту виднелись очертания острова Коррехидор. Отделенные от Коррехидора узкой полоской воды горы Маривелес поднимались на южной оконечности полуострова Батаан.

На южной окраине города был виден большой отель «Манила». Это здание в европейском стиле, построенное на самом берегу, несколько дисгармонировало с окружающим пейзажем. Еще ближе, возле причала Легаспи, находился американский Армейский и морской клуб, где сейчас размещался штаб японского Флота Юго-западного района.

Когда солнце село и красный закат постепенно перешел в пурпурный, горы, острова, корабли, дома превратились в темно-серые силуэты. Глядя, как солнце скрывается за хребтом Маривелеса, четко обрисовав его вершины, я вспоминал события этого дня. Но мне

невольно вспомнились и события недавнего прошлого, особенно резкое изменение обстоятельств, которое привело Японию на край пропасти.

Именно здесь, в Манильской бухте, только 50 лет назад американский коммодор Джордж Дьюи отдал знаменитый приказ, который теперь часто любят повторять: «Вы можете стрелять, когда будете готовы, Гридли!» Победа в сражении привела к захвату американцами Манилы и положила очередной камень в здание традиций американского флота, добавив ему решительности и отваги. Не так давно это место было местом первых сражений Тихоокеанской войны — японских воздушных налетов, ожесточенных боев на полуострове Батаан, штурма Коррехидора. Эти воды видели американские и испанские военные корабли, но теперь здесь стояли корабли японского Императорского Флота.

Эти горы безразлично смотрели на генерала МакАрту-ра, который, потеряв надежду защитить Филиппины, поднялся на борт торпедного катера и бежал в Австралию.

Вскоре после этого японцы полностью оккупировали Филиппины, обширные районы Тихого океана: от Китая до Соломоновых островов, от Австралии до Аляски. В мае 1942 года в бою в Коралловом море японское наступление впервые было остановлено, а через месяц Япония потерпела первое сокрушительное поражение в бою при Мидуэе. Но эти осечки не помешали создать вокруг обширных захваченных районов прочный оборонительный периметр, который до февраля 1944 года не подвергался серьезным ударам противника. Лишь 8 месяцев назад американское наступление привело к тому, что противник захватил центральные Маршалловы острова.

После того как были потеряны Маршалловы острова, японское Верховное командование объявило о создании «непробиваемого» оборонительного периметра, который шел от островов Огасавара через Марианские и западные Каролинские острова к западной оконечности Новой Гвинеи. Было решено, что на этой линии армия и флот будут сражаться насмерть. Однако прошло еще 4 месяца, и центр этой оборонительной линии был прорван.

Наша морская авиация в начале Тихоокеанской войны захватила абсолютное господство в воздухе на всех театрах военных действий. Однако в середине 1943 года выяснилось, что наши истребители «Зеро» уступают новым американским машинам F6F, F4U и P-38. В результате наша авиация, испытывая нехватку пилотов и самолетов, довольно быстро была вынуждена сражаться при самых неблагоприятных условиях.

Мы не только не имели новой и более совершенной машины, чтобы заменить «Зеро», но даже устаревших «Зеро» не хватало, чтобы довести численность фронтовых эскадрилий до штатного состава. За постепенным отходом наших войск с Соломоновых островов последовала потеря Гилбертовых и Марианских островов и окончательный уход нашей авиации из Рабаула. Даже при поверхностном анализе становилось ясно, что все это было результатом неспособности нашей авиации противостоять воздушным силам противника.

Вражеское вторжение на Марианские острова в июне 1944 года привело к тому, что японцы начали исполнение плана «А-ГО». Это была отчаянная попытка любой ценой воспрепятствовать прорыву оборонительного периметра. Базовые самолеты 1-го Воздушного Флота вице-адмирала Какудзи Какуты и Мобильное Соединение вице-адмирала Одзавы дали бой вражескому флоту. Но долгожданное сражение закончилось тем, что наши силы были уничтожены. В ходе двухдневного боя в Филиппинском море 19 и 20 июня Япония потеряла 3 авианосца и более 400 самолетов и пилотов. После его окончания выяснилось, что буквально все наши авиационные подразделения понесли тяжелейшие потери.

Чтобы выправить ситуацию, сложившуюся после провала операции «А-ГО», наши морские силы на Филиппинах были реорганизованы. Во время сражения в Филиппинском море 1-й Воздушный Флот, главные силы базовой авиации флота, потерял половину самолетов и весь наземный персонал, находившийся на Тиниане и Гуаме. В конце июля его остатки были переформированы, но тут было принято решение перебазировать его на Филиппины. Командующий 1-м Воздушным Флотом, который ранее подчинялся командующему Объединенным флотом, теперь был подчинен Флоту Юго-западного района.

Командующему 1-м Воздушным Флотом вице-адмиралу Кимпею Тераоке было

приказано как можно быстрее превратить учебные аэродромы Филиппин во фронтовые авиабазы, однако возникло слишком много сложностей, чтобы эту задачу можно было решить в поставленные сроки. Особенно много проблем появилось на базах центральных и северных Филиппин.

Чтобы улучшить эффективность операций и упростить вопросы подготовки и снабжения, было решено отказаться от системы мелких подразделений и перейти к крупным соединениям, сформированным из самолетов одного типа. Так, все истребители были сведены в 201-ю авиагруппу, все бомбардировщики — в 761-ю, все ночные истребители и разведчики — в 153-ю.

Когда в начале августа адмирал Тераока прибыл на Филиппины, 1-й Воздушный Флот имел 257 истребителей и бомбардировщиков и 25 транспортных самолетов. Под его командование были переданы около 18 армейских разведчиков, поэтому в целом флот имел около 300 самолетов. Однако из-за плохих условий базирования и слабости ремонтных мастерских флот имел слишком мало исправных самолетов, поэтому даже задачу ПВО пришлось возложить на армейскую авиацию.

В последующие месяцы продолжалось наращивание сил морской авиации на Филиппинах, и вскоре адмирал Тераока имел около 500 самолетов, из которых 280 могли принять участие в боях. Однако количество исправных самолетов сократилось вдвое после рейда американских авианосцев, когда мощным бомбардировкам подверглись Давао (9–10 сентября), Себу, Легаспи и Таклобан (12–14 сентября). Американские налеты на аэродромы в районе Манилы 21–22 сентября привели к еще более тяжелым потерям. К концу месяца у адмирала Тераоки осталось не более 100 исправных самолетов.

Одним из самых слабых наших мест было строительство авиабаз. Беспорядок, который воцарился после реорганизации 1-го Воздушного Флота, изменение принципов использования береговых аэродромов флота, затянувшиеся переговоры с армией об использовании ее аэродромов и трудности с доставкой снабжения на Филиппины внесли свой вклад в снижение боеспособности нашей авиации. У флота было слишком мало самолетов, а их число еще более сокращалось вследствие отвратительных условий базирования.

В конце августа самые лучшие авиабазы флота находились в Давао и Себу. Однако в начале сентября вражеские воздушные налеты, которые проводили бомбардировщики В-24 и истребители Р-38 с острова Моротай, сделали невозможным постоянное базирование нашей авиации в районе Давао. Поблизости не было никаких аэродромов, куда можно было бы перевести самолеты, поэтому флот был вынужден использовать часть своих самолетов для отражения атак американской авианосной авиации, пока другие самолеты переводились на тыловые базы.

В середине сентября было принято решение ускорить приведение в порядок авиабазы Кларк, и туда было перевезено большое количество различных материалов. Но времени уже не оставалось, и когда в конце октября на Филиппины был переброшен 2-й Воздушный Флот, база по-прежнему находилась в неудовлетворительном состоянии. Именно по этой причине наша базовая авиация действовала так вяло и неэффективно во время битвы в заливе Лейте.

Еще в конце 1943 и начале 1944 года, когда флот держал свою авиацию в Рабауле, некоторые пилоты, обеспокоенные слабостью наших сил, начали рассматривать возможности самоубийственных пике. Одним из них был энсэйн Ота, который позднее предложил идею человекоуправляемого снаряда «Ока».

Ничто так не подрывает моральный дух солдат, как осознание превосходства сил противника. После сражения в Филиппинском море в июне 1944 года слабость нашей морской авиации стала ясна всем. Капитан 1 ранга Этитиро Дзё, который тогда командовал легким авианосцем «Тиёда» в составе 3-й дивизии авианосцев, позже проанализировал наши боевые возможности и сравнил их с возможностями противника. В результате он был вынужден написать:

«Мы больше не можем надеяться топить численно превосходящие нас вражеские авианосцы, используя обычные методы атак. Я настаиваю на немедленной организации подразделений специальных атак, которые будут использовать тактику таранных ударов, и я прошу назначить меня их командиром».

Капитан 1 ранга Дзё, который служил морским атташе в Вашингтоне и морским адъютантом императора, остался командиром авианосца «Тиёда». На этом корабле, который входил в состав соединения Одзавы, он участвовал в битве за Лейте. 25 октября 1944 года, когда первый камикадзэ врезался в американский корабль, «Тиёда» был атакован и потоплен американскими авианосными самолетами. Капитан 1 ранга Дзё погиб вместе со своим кораблем. Однако его идеи были подхвачены другим офицером, который обладал не менее яркими способностями.

Летом 1944 года вице-адмирал Такидзиро Ониси занимал пост начальника отдела общих вопросов в авиационном департаменте министерства вооружений. Находясь на этой должности, он прекрасно видел слабость нашей авиационной промышленности по сравнению с вражеской и понимал, что перспективы будут еще хуже. Ониси внимательно изучал все предложения, поступающие из боевых подразделений, так как пытался найти выход из стремительно ухудшающейся ситуации. Он хотел найти правильный способ применения морской авиации в таких условиях.

В начале войны Ониси в качестве начальника штаба базовой авиации флота занимался проведением воздушных операций на Филиппинах и в Малайе. Поэтому, на основании личного опыта, адмирал теперь четко осознавал, что с помощью обычной тактики Япония не имеет ни малейших шансов остановить американцев, не говоря уже о том, чтобы разгромить их. Именно поэтому он вспомнил предложения капитана 1 ранга Дзё.

17 октября 1944 года, в тот день, когда адмирал Ониси прибыл в Манилу, чтобы занять новую должность, американские авангарды высадились на острове Сулуан у входа в залив Лейте. Возглавляло вторжение огромное авианосное соединение, которое пронеслось по Филиппинам, словно сокрушительный тайфун. За ним следовала не менее многочисленная десантная армада, которая намеревалась отбить Филиппины. Этот роковой день 17 октября стал началом нового и еще более опасного кризиса в военной ситуации. Япония оказалась в гораздо более опасном положении, чем в начале 1944 года.

Я внезапно увидел, что сумерки сгустились, и наступила настоящая ночь. Мои мысли вернулись от славных дней прошлого к печальной реальности настоящего. Я с тяжелым сердцем повернулся и пошел в штаб, чтобы заняться текущими делами.

## **Глава 5**

### **Август 1944 — октябрь 1944 года**

#### **Подъем духа камикадзэ**

Так как я занимал пост начальника летного состава 201-й авиагруппы, я знал лучше, чем кто-либо другой, что Божественный Ветер еще не задул в полную силу. Кризис должен был наступить, когда беспримерная отвага наших пилотов столкнется с колоссальным численным превосходством противника. И я прекрасно знал, что негибемый дух наших летчиков и их самоотверженность уже были доказаны не один раз, задолго до начала формирования частей камикадзэ.

Например, 21 сентября, месяц назад, когда сотни вражеских самолетов бомбили и обстреливали Манилу целый день, 45 истребителей 25-й воздушной флотилии контр-адмирала Масафуми Аримы, которая базировалась на аэродроме Николе, атаковали их и сбили 27 самолетов, потеряв при этом 20 своих истребителей. На следующее утро лейтенант Усабуро Судзуки повел 15 истребителей 201-й авиагруппы в атаку против гигантского американского авианосного соединения. Наши самолеты добились 5 прямых



попаданий и сбили 3 истребителя «Хеллкэт», потеряв 5 своих самолетов.

Но еще задолго до этого, примерно в середине лета, японские пилоты доказали свой высокий моральный дух другим образом. Тогда мы отрабатывали технику бомбометания с рикошетирующим с истребителей.

В августе 1944 года было решено, что 201-я авиагруппа (истребители) будет действовать вместе с 761-й авиагруппой (бомбардировщики). 761-я авиагруппа имела 16 бомбардировщиков «Бетти» и 35 бомбардировщиков «Джилл», однако исправными были менее половины из них. Большинство пилотов были зелеными новичками. Предполагалось, что наши истребители будут сопровождать бомбардировщики к цели. Однако истребительная эскадрилья, которая будет использоваться только для перехвата вражеских самолетов и сопровождения своих бомбардировщиков, неизбежно снизит эффективность своих действий, каким бы высоким ни был дух пилотов. К тому же, мы имели слишком мало бомбардировщиков, чтобы эффективно атаковать мощные американские эскадры. Чтобы добиться результатов и поднять дух пилотов, требовалось наносить противнику ощутимые удары. Именно поэтому было принято решение использовать истребители для атак вражеских кораблей.

Наши маленькие истребители «Зеро» просто не могли поднять большой вес торпеды, поэтому вопрос о таком вооружении даже не рассматривался. Однако при минимальных переделках они могли нести 250-кг бомбу. Расчеты и эксперименты показали, что это оружие будет наиболее действенным, если бомбометание производить с рикошетирующим.

Здесь сразу возникло множество проблем, одной из которых стал выбор пилотов для таких атак. Практически все летчики-истребители вызвались добровольцами, но командиры совсем не желали рисковать своими лучшими пилотами в атаках, где шансы выжить были минимальными. Лучшие пилоты, которые имели максимальные шансы выжить, требовались прежде всего для сопровождения наших бомбардировщиков и перехвата вражеских.

При бомбометании с рикошетирующим самолет летит над самой водой на максимальной скорости. Приблизившись к кораблю на расстояние от 200 до 300 ярдов, он сбрасывает бомбу. Если прицел будет взят верно, бомба отскочит от воды и врежется в борт цели подобно торпедой. Однако сказать это гораздо легче, чем сделать. Прежде всего укажем, что высота, на которую подскочит бомба, рикошетируя от воды, зависит от высоты, с которой она была сброшена. Поэтому сбрасывать бомбу следует с высоты палубы корабля, что исключительно трудно. При полете над водой на большой скорости почти невозможно точно удерживать высоту, особенно если море достаточно спокойное. Один из способов сбросить бомбу с правильной высоты заключается в том, чтобы держать палубу корабля и линию горизонта на одной прямой во время захода на цель. Но дым выстрелов или волны могут помешать пилоту точно держать горизонт, поэтому прицеливание будет сделано, скорее всего, наугад.

Другой сложной задачей является безопасный уход самолета после сброса бомбы. Если истребитель продолжает лететь прямо к цели, бомба, отскочив от воды, может ударить по самолету, либо самолет будет поврежден, когда бомба взорвется, попав в цель. Поэтому пилот после того, как сбросит бомбы, должен изменить курс, выполнив акробатический маневр. Ошибка на долю секунды может привести к гибели самолета и летчика. Пилоты истребителей, привыкшие стремительно думать и выполнять маневры за доли секунды, справлялись с этим достаточно легко.

Для учений по бомбометанию с рикошетирующим был выбран пролив Бохол возле базы в Себу. Чтобы сберечь тяжелые бомбы, во время тренировок использовались мелкие, весом от 30 до 60 кг. Сначала всё шло вкривь и вкось, но пилоты упорно тренировались, они повышали свое мастерство и вскоре перешли от неподвижных целей к движущимся. Хотя был достигнут заметный прогресс, неожиданно вся программа подготовки была свернута после внезапного и опустошительного налета американцев на Давао в сентябре, когда была уничтожена половина 201-й авиагруппы. Так как уцелели всего несколько самолетов, лишь атаки камикадзе могли принести хоть какой-то успех. Разочарование пилотов, которые

готовились к бомбометанию с рикошетирующим ясно показывает, каким высоким был моральный дух наших летчиков. Лишь он делал возможными самоубийственные тараны.

Было много отдельных примеров высочайшего морального духа наших пилотов и их верности долгу. Поэтому можно сказать, что действия уоррент-офицера Накагавы над Давао, лейтенанта Канно над Япом и в других местах, адмирала Аримы на Лусоне были совершенно типичными.

В течение всего августа эскадрилья ночных истребителей «Ирвинг» лейтенанта Тадаси Минобэ, базировавшаяся в Давао, никак не могла добиться успеха во время ночных налетов на этот город вражеских бомбардировщиков В-24. Нельзя было обвинять неопытных пилотов истребителей в том, что они не могли сбить тяжелый бомбардировщик, который всегда был очень сложной целью. Но уоррент-офицер Ёсимаса Накагава и его наблюдатель старший уоррент-офицер Исаму Осуми дали новый пример исключительной отваги, когда 5 сентября сбили В-24, протаранив его. Вражеский налет начался через час после полуночи. Самолет Накагавы взлетел, чтобы встретить атакующих, и приблизился к одному из бомбардировщиков, когда внезапно пушку истребителя заклинило. Бомбардировщик мог благополучно улизнуть, и тогда Накагава крикнул: «Я намерен протаранить его!» Он направил свой самолет прямо в левый борт бомбардировщика.

Осуми без колебаний ответил: «Врежь ему!» И тут же пропеллер «Ирвинга» вспорол фюзеляж бомбардировщика. Большой американский самолет немедленно закувыркался вниз, а маленький японский истребитель каким-то чудом продолжал лететь, хотя его фонарь был разбит. Накагаве порезало правый глаз осколками стекла, сильный воздушный поток вынуждал его пригнуться на своем сиденье, однако он все-таки сумел сохранить управление. Их жертва едва не выровнялась, и Осуми крикнул Накагаве, что нужно атаковать ее еще раз. Однако когда «Ирвинг» начал пикировать, американский бомбардировщик клюнул носом и рухнул в воду южнее острова Самар. Накагава сумел довести свой потрепанный самолет до аэродрома и благополучно посадить его. Это был исключительный пример живучести истребителя, который совершил удачную таранную атаку.

Накагава и Осуми прямо из летной школы прибыли в эскадрилью лейтенанта Минобэ, которая была известна агрессивными действиями своих пилотов. Однако вне всяких сомнений самым колоритным из летчиков, служивших на Филиппинах, был лейтенант Наоси Канно. Его летное мастерство было признано всеми, еще когда он был курсантом, а его первые боевые достижения были просто великолепными. Однако по-настоящему его слава расцвела летом 1944 года, когда он воевал на Япе. Здесь он встретился в бою с американскими тяжелыми бомбардировщиками В-24 и после нескольких безуспешных попыток сбить этот огромный самолет огнем пушек и пулеметов Канно решил таранить его. Канно прекрасно понимал, что обычный таран в результате лобовой атаки будет роковым для его истребителя, а потому намеревался уничтожить бомбардировщик, срубив ему пропеллером хвостовое оперение. Он знал, что если заходить сзади, то шансы уцелеть под огнем многочисленных пулеметов бомбардировщика будут минимальными. Его истребитель сойдет раньше, чем он получит шанс таранить противника. Поэтому Канно решил нанести удар по хвостовому оперению с лобовой атаки. Это был исключительно трудный маневр. Следовало провести истребитель мимо пропеллеров бомбардировщика, но в то же время пролететь достаточно близко, чтобы срубить его хвост.

Первый и второй заходы оказались неудачными, однако оба раза Канно сумел избежать смертоносного пулеметного огня В-24. Во время третьего захода он пролетел еще ближе, буквально прижавшись к огромному фюзеляжу бомбардировщика. И пропеллер истребителя со страшным треском срубил киль бомбардировщика. Удар был таким сильным, что Канно на мгновение потерял сознание. Когда он пришел в себя, то обнаружил, что истребитель вошел в крутой штопор, а его самого буквально вжало в угол кабины. Полуоглушенный пилот действовал автоматически. Он толкнул вперед ручку управления и медленно нажал на педаль. Истребитель вышел из штопора и перешел в горизонтальный полет. Канно увидел,

как В-24 упал в море, а потом сумел посадить тяжело поврежденный истребитель на Япе.

В конце августа Канно оказался на Филиппинах в составе 201-й авиагруппы и добровольно вызвался пройти обучение бомбометанию с рикошетированием. В качестве командира летного состава я мог выбирать из многих кандидатур. Канно был слишком ценен как летчик-истребитель, чтобы использовать его в другом качестве, поэтому лишь с огромной неохотой я уступил его настоятельным просьбам и разрешил обучиться этому опасному занятию. Он был в восторге от представившейся возможности и был очень огорчен, когда эти слишком рискованные атаки были отменены.

Японские пилоты на Филиппинах привыкли обходиться минимумом вещей. Жаркий тропический климат избавлял от необходимости носить лишнюю одежду, а частые перебазирования с одного аэродрома на другой просто не позволяли таскать за собой лишнее. Смена белья и пара полотенец, летные карты, карандаши, несколько личных мелочей и дневник — вот и все, что им требовалось. Всё это помещалось в небольшом чемодане. Каждый пилот имел такой чемодан, на котором была написана его фамилия. Надпись на чемодане Канно была несколько необычной. Она гласила: «Личные вещи покойного капитан-лейтенанта Наоси Канно». В традициях японских вооруженных сил было присваивать погибшим в бою офицерам следующее воинское звание. Отметим, что Канно написал это еще до того, как начались операции камикадзэ.

Ближе к концу сентября 201-я авиагруппа узнала, что из Японии вскоре придут новые истребители «Зеро», которые должны восполнить наши многочисленные потери. Мы должны были отправить пилотов в Японию, чтобы принять эти самолеты на заводе. Мы могли без всяких проблем найти для этого достаточное количество рядовых, так как они рвались побывать дома, хотя бы пару дней, после того как прослужили за морем так долго. Но выбрать офицера, который будет командовать группой, было совсем нелегко. Мы решили послать того офицера, который дольше остальных прослужил вдали от дома. Им оказался Канно.

Против всех ожиданий, Канно это решение совсем не понравилось, и он сразу высказал свое неудовольствие. «Вскоре на этих островах начнутся решающие бои. Если я отправлюсь домой, то могу пропустить их. Пожалуйста, найдите кого-нибудь другого». Его слова прозвучали совершенно искренне, и то, что это сказал «покойный капитан-лейтенант Канно», нас совершенно не удивило. Но мы должны были проявить твердость. Действительно, тот, кому предстояло сейчас лететь в Японию, мог пропустить надвигающуюся битву. Однако командир выбрал Канно и отдал прямой приказ, поэтому тот неохотно подчинился. Вскоре после того, как наши летчики прибыли в Японию, противник высадился на Лейте.

Канно тут же отправил телеграмму в наш штаб в Ма-балакате, требуя разрешения на немедленное возвращение. Мы ответили, что он должен возвращаться, согласно приказу, с новыми самолетами. Но завод, как обычно, не успел закончить работу в срок, поэтому Канно вернулся на Филиппины только в конце октября, после того, как завершилось формирование частей камикадзэ.

Когда мы в Мабалакате узнали, что он отправился в обратный путь, кто-то из офицеров сказал: «Когда он окажется здесь, готов спорить, он скажет: «Эта проклятая операция началась именно тогда, когда я предсказывал». Когда звено новых истребителей Канно прилетело в Мабалакат, он, вероятно, удивился, почему его слова были встречены дружным смехом. Выбравшись из кабины, Канно первым делом произнес: «Эта проклятая операция началась именно тогда, когда я предсказывал».

Вот таким был лейтенант Канно, о котором подумал Тамаи, когда ему пришлось выбирать командира после первого предложения начать специальные атаки. Я знал, что если бы Канно остался на Филиппинах, он потребовал бы, чтобы его назначили командиром первого отряда самоубийц. Поэтому я совершенно не удивился, когда после возвращения из Японии он отыскал меня и крайне недовольно сказал: «Капитан 2 ранга Накадзима, я хотел бы получить назначение на место Секи!»

Я ответил: «Будьте разумны, Канно. У вас еще будет достаточно возможностей. Кто будет первым, а кто вторым, не имеет значения. В прошлом вы никогда не искали славы. Почему сейчас вы заговорили об этом?»

Он ответил: «Все, что вы говорите, верно. Но я все равно хотел бы стать первым камикадзэ».

Он продолжал требовать, пылко и настойчиво, официально и приватно, чтобы его включили в подразделение самоубийц. Но все его аргументы и требования неизменно отвергались. Летчики его класса были слишком нужны для сопровождения камикадзэ и перехвата вражеских самолетов, чтобы использовать их иначе.<sup>3</sup>

Вклад адмирала Аримы был не менее значителен, тем более что он совершил свой знаменитый поступок за неделю до того, как адмирал Ониси организовал первое подразделение камикадзэ.

Арима командовал 26-й воздушной флотилией в Маниле и был прямо-таки живым воплощением отличного командира. Внимательный и скрупулезный, дотошный и методичный, он всегда ходил в полной форме, даже под палящим солнцем тропиков. Невысокий и худощавый Арима всегда говорил тихо и вежливо. Он происходил из семьи последователей Конфуция, которая несколько веков служила феодальным владыкам Кагосимы, находящейся на юге острова Кюсю. В редкие моменты отдыха он перечитывал потрепанную книжку, которая давным-давно потеряла обложку. Когда кто-то спрашивал его, что это за книга, Арима усмехался и отвечал: «Эта книга моего дедушки по военной тактике». Адмирал всегда вел себя спокойно и сдержанно, поэтому никто не мог предположить, что он способен на отчаянный поступок.

Штаб 26-й воздушной флотилии в Маниле располагался в здании, выстроенном на западный манер, и у адмирала Аримы там имелась удобная квартира. Однако он предпочитал жить в крошечной хижине рядом со своим командным пунктом на аэродроме Николе. В хижине помещалась только раскладушка. Когда на аэродроме наступало затишье, офицеры часто предлагали ему отдохнуть или отправиться перекусить, но адмирал неизменно отвечал: «Здесь воздух лучше. Я полагаю, это самое здоровое место».

Впервые американские авианосные самолеты атаковали Манилу 21 сентября. Из-за неполадок наших радаров, неуверенных действий наблюдателей и плохой системы связи атака застигла авиабазу Николе врасплох. Адмирал Арима находился прямо на летном поле, руководя взлетом истребителей под градом американских бомб и шквалом пуль. Он отказывался покинуть открытый командный пункт почти до конца атаки. Когда один из молодых офицеров встал рядом с адмиралом в качестве живого щита, тот сдался. Потом Арима ядовито сказал: «Мне пришлось уйти в убежище, потому что энсайн Ка-намару, судя по всему, решил умереть вместо меня».

Сентябрьские налеты вражеской авиации оказались только прелюдией к новым более мощным ударам. В середине октября Верховное командование заявило: «Благополучие нашей родины зависит от грядущей битвы, и каждый должен сделать все, что только может».

Что это означало? Пилот на своем самолете бросается в бой с врагом и делает все, что только может. Но что должен сделать адмирал, который командует битвой? Тактическими операциями руководят командиры эскадрилий, которые также делают все, что только могут. Каким же образом командир воздушной флотилии может сделать всё?!

Адмирал Арима нашел ответ на этот вопрос в своем сердце. 15 октября к востоку от Лусона было замечено американское оперативное соединение. Было принято решение атаковать его всеми имеющимися самолетами, как армейскими, так и флотскими. Когда самолеты 26-й флотилии были подготовлены к вылету с аэродрома Николе, адмирал Арима неожиданно заявил, что лично поведет их. Пока адъютанты и штабные офицеры пытались

---

<sup>3</sup> В конце концов лейтенант Канно был переведен в 3430-ю авиагруппу, которая защищала Японские острова. В июне 1945 года, во время боев за Окинаву, он был сбит возле Якусимы на юге Кюсю, заслужив всеобщее уважение своей отвагой. *Прим. авт.*

переубедить его, адмирал сорвал свои петлицы и занял место в головном самолете второй волны, которая состояла из 13 бомбардировщиков «Бетти», 16 «Зеро» и 70 армейских истребителей. В 15.54 Арима заметил вражеские корабли на расстоянии 240 миль по пеленгу 65° от Манилы и сразу приказал всем самолетам атаковать. Его собственный самолет нанес удар первым, протаранив вражеский авианосец.<sup>4</sup>

Война быстро приближалась к неизбежному и катастрофическому концу. Командирам теперь приходилось сражаться, проявляя сверхчеловеческую отвагу. Вероятно, именно об этом думал адмирал Арима, когда отправлялся в полет, из которого не было возврата.

Так осенью 1944 года ярко проявилась непривычная для Запада японская мораль, или дух камикадзэ, называйте это как хотите. Свое предельное воплощение она нашла в атаках камикадзэ, кульминации, столь же ужасной, как и обстоятельства, ее породившие.

## **Глава 6**

### **Октябрь 1944 года. Себу**

#### **Прибывает звено «Ямато»**

После моего возвращения в Мабалакат из Манилы утром 20 октября капитан 2 ранга Тамаи немедленно ввел меня в курс дел по организации нового корпуса специальных атак. Он сообщил: «Накадзима, звено «Ямато» отправляется в Себу сегодня во второй половине дня. Вы будете сопровождать его вместе с 3 другими самолетами. В Себу вы должны сформировать еще одно звено специальных атак».

К вечеру я уже был примерно в 400 милях к югу и летел во главе отряда из 8 истребителей «Зеро». Мы пересекли горы, которые окаймляют восточный берег острова Себу, и уже готовились садиться на авиабазу флота, которая располагалась чуть севернее города Себу. Поскольку я был командиром летного состава 201-й авиагруппы, именно меня выбрали, чтобы привести эти самолеты в Себу. Наша миссия была настолько секретной, что три пилота, летевшие с нами, даже не подозревали, что сопровождают звено «Ямато» из только что сформированного корпуса специальных атак.

Механики сразу забежали, приводя в порядок наши приземлившиеся самолеты, как только те закончили пробежку. Снимая парашют, я сразу приказал немедленно собрать весь личный состав авиабазы и радиовать в Мабалакат, что мы благополучно добрались до места.

Посадка 8 «Зеро» заинтересовала всех на авиабазе. Люди понимали, что готовится нечто необычное, а потому приказ о построении был выполнен без малейшей задержки. Все рядовые и офицеры собрались возле командного пункта. Чтобы говорить с ними, я поднялся на импровизированную трибуну из деревянных ящиков. Собравшиеся уже знали о высадке противника на острове Лейте, который от Себу отделяло только узкое море Камотес, поэтому они предполагали, что я сообщу нечто, связанное с этой высадкой. Они также понимали, что наше внезапное прибытие предвещает что-то особенно важное, и в их глазах я видел сдерживаемое нетерпение. Видя их настроение, я начал нервничать еще больше, и мне пришлось приложить все силы, чтобы мой голос звучал спокойно.

Я начал: «Военное положение стало исключительно тяжелым. Если противник сумеет создать авиабазы на острове Лейте, радиус действия бомбардировщиков В-24 позволит им пересекать Китайское море и летать над материком. Это поставит под угрозу доставку нефти в Японию с юга. Без топлива наши корабли будут прикованы к месту и не смогут сражаться.

---

<sup>4</sup> В этот день авианосец «Франклин» был поврежден японским горизонтальным бомбардировщиком. Зенитные орудия корабля сбили один из атакующих самолетов, который упал в 100 футах от борта авианосца. Кусок крыла забросило на полетную палубу авианосца. Намерения пилота так и остались неизвестными. *Прим. авт.*

Началась операция «СЁ», и все наши корабли направляются к заливу Лейте, чтобы уничтожить вражеские десантные силы. Однако эти силы в районе Филиппин очень велики, и наш флот будет сражаться при полном превосходстве противника. Если американские авианосные самолеты атакуют наши соединения по пути к Лейте, то даже 460-мм орудия наших огромных линкоров «Ямато» и «Мусаси» умолкнут, так и не появившись в районе битвы.

Чтобы операция «СЁ» имела хоть какие-то шансы на успех, пилоты японского флота должны вывести из строя американские авианосцы. Но японская авиация на Филиппинах понесла слишком большие потери, чтобы дальше сражаться с противником, используя ортодоксальные методы атак. Настал момент использовать тактику таранов. Вчера ночью в Мабалакате адмирал Ониси утвердил применение этой тактики, и там был создан корпус специальных атак «Симпу» (камикадзэ). Четыре звена этого корпуса — «Сикисима», «Ямато», «Асахи», «Ямадзакура» — будут действовать из Мабалаката. Со мной прилетели 4 самолета, которые составляют звено «Ямато».

Я прибыл в Себу, чтобы организовать здесь еще одно подразделение специальных атак. Любой унтер-офицер или рядовой летчик, который желает стать добровольцем, должен просто подписать чистый лист бумаги. Каждый листок будет вложен в конверт, и конверты будут доставлены мне сегодня в 21.00.

Однако я не ожидаю, что все вы станете добровольцами. Мы знаем, что все вы хотите умереть, защищая свою страну. Мы также понимаем, что некоторые из вас из-за семейной ситуации не могут предложить свою жизнь таким образом. Вы должны также иметь в виду, что количество требуемых добровольцев ограничено небольшим количеством исправных самолетов. Кто из вас станет добровольцем, а кто нет — будет известно только мне. Я прошу каждого человека в течение 3 часов принять решение, приняв во внимание только свою личную ситуацию. Специальные атаки начнутся завтра утром. Так как секретности этих операций придаётся исключительное значение, не может быть никаких разговоров о них».

Люди выслушали меня, не говоря ни слова, никто даже не шелохнулся. Когда я кончил говорить, уже наступили сумерки, и кокосовые пальмы на соседнем острове Мактан превратились в черные силуэты.

### **Добровольцы на смерть**

Штаб авиабазы в Себу располагался в небольшом красивом домике в западном стиле, расположенном на склоне невысокого холма. Двухэтажное здание и большой сад рядом с ним до войны принадлежали американскому кинопродюсеру. Помещение оперативного отдела располагалось на втором этаже и по совместительству служило мне спальней. Единственными предметами обстановки были большой стол посреди комнаты и железная кровать в углу.

Покинув аэродром, я сидел один, когда внезапно услышал шаги на лестнице. Затем раздался стук в дверь, и вошел лейтенант Ёсиясу Куно, который пилотировал один из истребителей сопровождения, сопровождавших меня из Мабалаката. Его лицо подергивалось от плохо сдерживаемых чувств.

Я спросил: «Что я могу сделать для вас?»

«Я хочу верить, что вы не исключите меня из корпуса специальных атак», — заявил он, стараясь говорить как можно спокойнее. Но его показное спокойствие плохо соответствовало огню, полыхающему в глазах.

Прошлой ночью в Мабалакате, когда формировался первый отряд камикадзэ, Куно мирно спал, поэтому не удивительно, что он не узнал об этом событии. Так как отряд создавался в обстановке секретности, об этом знали только офицеры штаба, которые лично сообщали об этом летчикам, которых считали возможными добровольцами.

Я прекрасно знал Куно как скромного и сдержанного человека, но полного сдерживаемого огня. Если бы я в то время находился в Мабалакате, он был бы одним из

первых, кому я сделал бы предложение. Хотя организация подразделений специальных атак хранилась в тайне, нарастающее напряжение в то утро было видно в Мабалакате буквально всем. Куно почувствовал, что в воздухе носится нечто необычное, и поинтересовался: «Происходит что-то странное, господин капитан 2 ранга. Что готовится?»

Но к этому времени комплектование корпуса завершилось, и потому я не мог сказать ему ничего. Однако здесь, в Себу, завеса секретности рухнула, и я знал, что Куно будет среди первых добровольцев. Так и произошло.

Я внимательно посмотрел ему прямо в глаза и медленно ответил: «Один из 8 «Зеро», которые мы пригнали сюда из Мабалаката, зарезервирован для вашей специальной атаки». (Я думал именно о Куно, когда в Мабалакате приказал оснастить свой «Зеро» подвеской для 250-кг бомбы.) Он широко улыбнулся, козырнул и вышел.

Прибежал ординарец, чтобы сообщить, что в офицерской столовой, расположенной на первом этаже, подан ужин. Время ужина на каждой базе обычно считается временем отдыха. После еды офицеры могут читать, играть в шахматы и шашки или просто сидеть вокруг большого стола и беседовать. В углу холла стояло старое пианино. Лейтенант Куно, оказавшийся неплохим пианистом, часто играл различные пьесы, которых я даже не знал.

Но в этот вечер он играл просто вдохновенно. Музыка была бодрой, но в то же время полной странной внутренней меланхолии. Один из офицеров, сидевших за столом, внезапно прекратил есть и громко всхлипнул.

Глубоко задумавшись, я пошел в свою комнату.

Вскоре я погрузился в глубокие размышления о том, какую тактику специальных атак следует предложить завтра. Благодатная ночная тишина помогала спокойно думать. Лишь где-то вдали еле слышался рокот прогреваемых моторов. Механики работали и днем, и ночью.

Внезапно идиллию нарушил звук шагов. В комнату неожиданно ворвался энсэйн Тисато Кунибара из разведывательного звена. Он заговорил почти враждебно, было видно, что он старается смирить свой гнев. «Вы пригласили рядовых летчиков добровольно участвовать в специальных атаках, но при этом не упомянули об офицерах. А как же мы?»

Я усмехнулся и спросил: «Почему? Что же намерены делать офицеры?»

«Мы желаем вступить в этот корпус!» — рявкнул он.

«А тогда почему я должен спрашивать у вас, не желаете ли вы стать добровольцами?»

Гневная гримаса Кунибары плавно перешла в довольную улыбку. Он козырнул мне со словами: «Благодарю, господин капитан 2 ранга!» и выскочил из комнаты.

Когда Кунибара ушел, я снова повернулся к карте, расстеленной на столе передо мной. Часы показывали уже 21.00, именно сейчас должны были принести письменные заявления. Я услышал, что кто-то идет, стараясь шагать как можно тише, чтобы не разбудить спящих в соседних комнатах офицеров. В комнату вошел унтер-офицер со стопкой конвертов. Он козырнул, положил передо мной роковую пачку и вышел так же тихо, как появился.

Несколько секунд я глядел на конверты, не решаясь открыть их. Я не убеждал рядовых стать добровольцами и оставил за ними полное право решать свою судьбу. Я даже не считал возможным обвинять тех, кто не вызовется добровольно. А что, если все они отказались?

Эта мысль была просто ужасна, однако у меня не было времени предаваться переживаниям. Я взял со стола ножницы и приступил к неприятной работе. Из 20 конвертов лишь в двух оказались чистые листки бумаги. Позднее я узнал, что эти бланки предназначались двоим пилотам, сейчас лежавшим в лазарете.

Я сложил заявления аккуратной стопкой и вышел на балкон. Нежный ветерок долетал с гор, и море тихо ворчал где-то в темноте. Небо было усеяно мириадами мерцающих звезд.

Корпус специальных атак появился и в Себу.

Вернувшись в комнату, я заметил, что в доме царит необычная тишина. Казалось, все спали. Гадая, что же им может сниться, я невольно вернулся мыслями в прошлое, к славным дням 1942 года в Новой Гвинее, когда мы выигрывали каждый воздушный бой. Какая перемена!

Мои воспоминания прервал скрип открывающейся двери. В дверном проеме появился энсайн Масахиса Уэмура. В токийском университете Св. Павла он был капитаном футбольной команды, но прямо с университетской скамьи Уэмура попал на ускоренные курсы подготовки летчиков.

Теперь передо мной стоял красивый и возбужденный молодой мужчина, хотя и слегка робеющий. Он пришел ко мне в столь неурочное время наверняка по той же самой причине, что и Кунихара. Я пригласил его войти.

Он вошел, несколько секунд колебался, а потом начал задавать какие-то случайные вопросы, не касаясь специальных атак. Выслушав мои ответы, он, пятясь, вышел из комнаты и пропал.

Я был удивлен его поведением, но у меня было много работы, и потому я вскоре забыл об Уэмуре.

Однако на следующий вечер он вернулся. Уэмура снова пришел один, крадучись, словно вор. Почему он действовал так странно? Я не мог его понять.

Когда на третью ночь он снова пришел, было уже поздно. Я посмотрел ему прямо в глаза, но Уэмура смущенно уставился в пол, явно не зная, что сказать. Я решил ему помочь. «Вы приходите один уже три ночи подряд... Может, я ошибаюсь, но вы, наверное, хотите вступить добровольцем в отряд специальных атак?»

Он украдкой глянул на меня и тихо ответил: «Вы не ошибаетесь, господин капитан 2 ранга. Я пришел сюда, чтобы стать добровольцем, но просто боялся сказать об этом, потому что, как вы знаете, я самый плохой летчик в нашей части».

Ошеломленный, я не сразу сумел найти ответ, однако Уэмура продолжал: «Совсем недавно я разбил самолет из-за своей неуклюжести. А ведь нам сейчас очень не хватает самолетов. Я знаю, что я недостаточно хороший летчик. Но я просто не мог отказаться от мысли стать добровольцем».

Его голос дрожал от сдерживаемых слез. Я поднялся из кресла, обнял его за плечи и сказал: «Не беспокойтесь, Уэмура. Я дам вам шанс. Не беспокойтесь и идите спать».

И тут я увидел, как он улыбнулся, впервые за три дня. Он низко поклонился и произнес: «Благодарю вас. Я буду ждать».

## **Глава 7**

### **Октябрь 1944 года**

#### **Операция «Сё» и первые вылеты**

Операция «Сё» была последней надеждой японцев на решающее морское сражение. Они начали выполнение этого плана, когда американцы высадились на острове Лейте в центре Филиппин. Предусматривалось нанесение удара с трех сторон. С якорной стоянки Лингга к югу от Сингапура вышли корабли Первого Ударного Соединения. Главными силами этого соединения, в которое входили суперлинкоры «Ямато» и «Мусаси», командовал вице-адмирал Такео Курита. Они должны были пройти через пролив Сан-Бернардино и на рассвете 25 октября атаковать американское десантное соединение с северного направления. Одновременно с ними с юга должны были нанести удар крейсера и эсминцы 5-го Флота вице-адмирала Киёхидэ Сима, которым предстояло пройти через пролив Суригао. Это соединение вышло из Японии, и ему требовалось пересечь Южно-Китайское море. К ним должны были присоединиться 2 старых линкора, крейсер и несколько эсминцев, отделившиеся от эскадры Куриты. Этой группой командовал вице-адмирал Сёдзи Нисимура.

Эта горстка разрозненных кораблей, все, что осталось от некогда грозного японского флота, должна была прорваться мимо многочисленных авианосцев, линкоров, крейсеров и эсминцев американцев. Надеяться на чудо не приходилось. Главнокомандующий Объединенным Флотом адмирал Соэму Тоёда прекрасно это понимал, поэтому он решил



использовать остатки некогда победоносных японских авианосцев в качестве приманки. В его распоряжении оставались 1 тяжелый, 3 легких авианосца и 2 переоборудованных линкора с полетными палубами. На этих кораблях базировались всего лишь 116 самолетов. Соединение под командованием вице-адмирала Дзисабуро Од-завы должно было выйти из Внутреннего моря в Японии и направиться на юг, чтобы увести за собой быстроходные линкоры и авианосцы противника на север, подальше от района высадки на Лейте. Японцы рассчитывали, что это поможет Курите прорваться и уничтожить беззащитные американские транспорты и десантные суда. Во всяком случае, «Ямато» и «Мусаси» получили бы прекрасный шанс пустить в дело свои чудовищные 460-мм орудия.

Однако японцы надеялись не только на изощренный стратегический план. На Формозе были сосредоточены 350 самолетов 2-го Воздушного Флота, которые пилотировали лучшие летчики японского флота, а также 50 армейских бомбардировщиков. Они были сведены в мобильное авиационное соединение, которое могло нанести удар в любом пункте. После начала операции «СЁ» вице-адмирал Сигеру Фукудомэ приказал самолетам 2-го Воздушного Флота перебазироваться на Филиппины. Они должны были подготовиться к атаке американских авианосцев, как только те будут замечены.

Но это были бы обычные атаки: истребители связывают боем воздушное прикрытие авианосцев, а ударные самолеты атакуют корабли бомбами и торпедами. Я помнил, что мы потерпели сокрушительные поражения при Мидуэе и в Филиппинском море, хотя имели там гораздо более крупные воздушные силы. Поэтому я сомневался, что наши слабые силы добьются хоть какого-то успеха в обычных воздушных атаках.

20 октября корабли адмирала Куриты прибыли на Борнео, направляясь к морю Сулу и острову Лейте. В море вышли и остальные японские корабли. Наступил самый подходящий момент попытаться реализовать предложенную адмиралом Ониси идею специальных воздушных атак.

Круглосуточно находясь на своем командном пункте на острове Себу, я напряженно ждал первых вылетов камикадзэ. Первые такие подразделения были сформированы в Мабалакате, а последующие — на Себу.

Первые сообщения о контакте с крупными соединениями вражеских кораблей поступили во второй половине дня 20 октября, всего через несколько часов после того, как были набраны первые добровольцы для проведения специальных атак. Но вражеские корабли находились слишком далеко к востоку от Филиппин в открытом океане, за пределами радиуса действия наших самолетов. Было принято решение отложить атаку до более благоприятного момента. Должен сказать, что это решение командования вызвало страшное разочарование среди добровольцев.

В Мабалакате скала высотой около 20 метров поднимается чуть севернее западного конца взлетной полосы № 1. У основания этой скалы приткнулась невзрачная хижина, служившая пристанищем пилотов-камикадзэ в Мабалакате. Она находилась всего в 200 метрах от взлетной полосы и была прикрыта скалой, поэтому служила хорошим укрытием для пилотов во время вражеских воздушных налетов. Именно здесь летчики ожидали приказа на вылет. Все это было мне прекрасно знакомо, поэтому, когда позднее я вернулся с Себу, и Тамаи рассказывал мне о происходившем, я словно видел все это собственными глазами.

Несмотря на разочарование, которое постигло нас 20 октября, летчикам звена «Сикисима» не пришлось долго ждать приказа на вылет. 21 октября в 09.00 разведывательные самолеты сообщили, что обнаружили вражеское авианосное соединение к востоку от Лейте. Летчики были подняты по тревоге и вскоре построились в полной летной форме перед командным пунктом. Ничто в их поведении не указывало на то, что им предстоит совершенно необычный вылет. Ни тени сожаления не появилось на их лицах, хотя они отправлялись на верную смерть.

Пилоты под командованием лейтенанта Секи построились, чтобы выпить прощальную чашку воды из фляги, которую держал адмирал Ониси. Их товарищи, построившиеся, чтобы

увидеть их взлет, запели старинную песню. Печальная мелодия зазвучала над летным полем, слова этой песни как нельзя больше соответствовали моменту:

Уми юкаба мидзуцуки кабанэ.  
Яма юкаба куса мусу кабанэ.  
Огими но хе ни косо синаме  
Надо нива синадзи.  
Если я выйду в море, волна вынесет мой труп.  
Если я выйду в горы, зеленая трава будет мой покровом.  
Так во имя императора  
Я не умру спокойно в своем доме.

Был отдан приказ взлетать. Поклонившись своим товарищам, летчики побежали к самолетам, стоящим на взлетной полосе. Прогретые моторы работали, когда летчики занимали свои места в кабинах.

Лицо лейтенанта Секи было печальным и торжественным, но его глаза сияли, когда он подошел, чтобы отдать последний рапорт. Он был страшно измучен, потому что последние три дня страдал от сильнейшего поноса.

«Пожалуйста, позаботьтесь об этом, господин капитан 2 ранга», — сказал он Тамаи, передавая ему сложенный в несколько раз листок бумаги. Позднее Тамаи развернул его и обнаружил там прядь волос Секи. Эту традиционную памятку японские воины отправляли домой тем, кого любили.

Самолеты в сомкнутом строю полетели на восток к указанному месту нахождения противника. Но поиски оказались безуспешными, ничего, кроме океанских волн, найти не удалось. Все самолеты вернулись в Мабалакат. Секи со слезами на глазах извинялся за неудачу.

Я прекрасно понимал его разочарование, потому что мы в Себу, расположенном на 400 миль южнее, имели успехов ничуть не больше.

Длинный и узкий остров вытянут с севера на юг. Его венчает горный хребет, склоны которого почти всюду спускаются к самому берегу. Эти горы не поросли такими густыми джунглями, какие можно встретить на Новой Гвинее и Новой Британии и гораздо больше напоминают горы нашей родины. Себу очень похож на западный Хонсю в миниатюре.

Множество узких долин возле берега являются хорошим укрытием для наших истребителей «Зеро», которые легко спрятать под покровом лисвты. В одной из таких долин находился дом пилотов только что сформированного звена «Ямато». Этот дом был, в общем-то, простой хижиной, однако она стояла под раскидистыми зелеными манговыми деревьями, листва которых тихо шелестела на ветру.

Ожидая приказа занять места в самолетах, пилоты проводили время как могли, как и весь остальной персонал авиабазы. Кто-то читал старые журналы. Другие валялись на полу, вполуха слушая популярные японские мелодии, которые наигрывал старый, раздолбанный фонограф, стоящий в углу комнаты, — любая механика в тропиках быстро портилась. Маленькая группа ревностных служак изучала полетные карты. Тут же валялись летные принадлежности и упакованные в маленькие коробочки завтраки. Ничто не указывало, что эти люди ожидают приказа отправиться в полет, из которого уже не вернуться.

21 октября сразу после рассвета наши разведывательные самолеты вылетели с филиппинских аэродромов на восток, чтобы найти вражеские авианосные соединения, которые поддерживали высадку на Лейте. Любое сообщение о вражеских кораблях в пределах досягаемости стало бы сигналом для начала специальных атак.

В 15.00 на командном пункте в Себу раздался телефонный звонок. Сообщение гласило: «Вражеское оперативное соединение, в которое входят 6 авианосцев, замечено в 60 милях к востоку от острова Сулуан».

На аэродроме сразу началось движение. Механики выкатывали самолеты, пока я спешно готовил данные для инструктажа летчиков. Начальник технической службы сообщил, что потребуется 40 минут, чтобы подвесить бомбы к 3 «Зеро» и подготовить 2 истребителя для их сопровождения. Это было на 10 минут больше, чем подготовка к обычному вылету, но сегодня самолеты предстояло протащить 500 метров вверх по склону, чтобы выкатить на взлетную полосу, потому что они были тщательно замаскированы в лесу, чтобы избежать обнаружения вражескими самолетами.

Через 10 минут после объявления тревоги я уже инструктировал летчиков, на этот раз медленно и тщательно, потому что время имелось. Однако едва я начал говорить, как, к моему полному удивлению, прибежал начальник технической службы и сообщил, что все 5 самолетов готовы к взлету! Это было не только удивительно, но и опасно! Самолеты на взлетной полосе легко заметить с воздуха, они становятся крайне уязвимы, их очень просто уничтожить. Я поспешно закончил инструктаж и вместе с летчиками побежал к взлетной полосе.

Когда мы приблизились к летному полю, оправдались мои самые худшие предположения. Над горами показались вражеские авианосные истребители. Наши самолеты не успевали взлететь, а у нас не было возможности замаскировать их. Отважные солдаты наземных служб успели запустить моторы всех истребителей до того, как вражеские самолеты начали обстрел аэродрома. Я крикнул, чтобы все укрылись, а сам вместе со своим помощником бросился к сомнительному убежищу, сложенному из мешков с песком. Мы скорчились за ними, осыпая бессильными проклятиями врага. Обстрел с первых самолетов не причинил особого вреда, так как американцы сожгли ложные цели, расставленные по всему полю. Но, к несчастью для нас, настоящие «Зеро» также притягивали к себе огонь противника. Внезапно несколько пулеметных очередей ударили по нашему укрытию, мешая смотреть. Мы прикинулись к земле, скорчившись за мешками. Недолгий обстрел с воздуха показался нам бесконечным.

Когда я в следующий раз посмотрел на летное поле, мое сердце замерло. Самолеты, которые всего несколько минут назад были готовы взлететь, оказались изрешечены. Из некоторых тек бензин, другие уже горели. В любую секунду могли взорваться бомбы, патроны и топливные баки. Но не успели улететь истребители противника, как появились его пикировщики, и погром продолжился. Бомбы сыпались градом и рвались совсем недалеко от нас. Это заставляло еще больше бояться, что взорвутся бомбы, подвешенные к истребителям. Положение было очень опасным, но нам оставалось только прятаться за мешками с песком и ждать.

Когда американские самолеты наконец улетели, наши подготовленные к взлету «Зеро» пылали. Я сразу приказал готовить еще 3 самолета, решив, что они могут последовать за вражескими пилотами, которые приведут их прямо к своим авианосцам. Тогда не будет необходимости искать столь заманчивую цель. Снова наземный персонал проявил чудеса работоспособности, и через 10 минут 2 вооруженных бомбами «Зеро» и один истребитель сопровождения стояли в готовности на летном поле. К этому моменту первая группа «Зеро» взорвалась.

В 16.25 взлетел небольшой отряд из 3 самолетов под командованием лейтенанта Ёсиясу Куно. Вместе с ними полетели наши молитвы об успехе атаки. Но самолеты встретили грозовой фронт и не нашли противника.

Два самолета вернулись, но лейтенант Куно пропал.

Я вспомнил наш разговор прошлой ночью, когда он заявил: «Учитывая острую нехватку самолетов, почему вы отправляете сопровождение вместе с самолетами камикадзе? Мы не ищем славы. Мы желаем только послужить Японии и умереть за императора. Пожалуйста, прекратите тратить самолеты, посылая их вместе с нами».

Я ухватился за возможность указать Куно на его ошибку. «Мы посылаем их с вами не для того, чтобы у вас имелись зрители. Они необходимы, чтобы определить результаты атаки и собрать данные, которые могут оказаться полезными при будущих атаках».

«А как насчет того, чтобы снять с наших машин пулеметы? Ведь они совершенно бесполезны при специальных атаках», — спросил Куно.

«Пулеметы тоже нужны, Куно, на случай, если вы по дороге встретите вражеские перехватчики. Кроме того, если вы будете вынуждены повернуть назад, не обнаружив цели, вы сможете защищаться от преследователей. Без пулеметов противник вас легко уничтожит. Они должны остаться на самолетах».

Куно подумал и все-таки кивнул, но потом добавил: «Если я не сумею найти противника в море, я полечу к заливу Лейте, где наверняка найдется множество целей».

Никто не видел последние минуты Куно, однако, зная его способности и энтузиазм, я был совершенно уверен, что он нашел достойную цель, чтобы направить в нее свой самолет.<sup>5</sup>

Как уже говорилось, звену лейтенанта Секи, вылетевшему из Мабалаката, повезло ничуть не больше. В течение 3 дней подряд, начиная с 21 октября, японские разведывательные самолеты не видели ни одного американского авианосца, хотя именно эти корабли были главной целью корпуса специальных атак. Американские десантные корабли, которые высаживали войска на остров Лейте, обнаружить было совсем нетрудно, и орудия линкоров Куриты покончили бы с ними, если бы только Курита прорвался туда. Но мы знали, что Курита не сумеет прибыть к Лейте, если не будут нейтрализованы вражеские авианосцы с их сотнями самолетов.

Когда 23 октября наши самолеты-разведчики не сумели обнаружить ни одного американского авианосца, мы начали понемногу впадать в отчаяние. Соединение адмирала Куриты продвигалось вперед к проливу Сан-Бернардино и находилось в радиусе действия вражеских самолетов. Однако 23 октября внезапно стало ясно, что опасаться следует не только авианосных самолетов. Радиоволны донесли до нас очень неприятную новость. Американские подводные лодки, безнаказанно рыскавшие в водах к западу от Филиппин, потопили 2 тяжелых крейсера из состава Главных Сил адмирала Куриты — флагманский «Атаго» и «Майя». Третий тяжелый крейсер «Такао» получил серьезные повреждения и повернул назад. За это время корпус специальных атак совершил множество вылетов к месту предполагаемого обнаружения противника, но не провел ни одной атаки.

Одной из причин наших неудач стала нехватка самолетов-разведчиков. Большинство из них было уничтожено во время сокрушительных ударов вражеской авиации по нашим аэродромам. Вдобавок нас подвела погода. Погода в тропиках капризна и переменчива. Внезапно налетают грозовые тучи с сильнейшим дождевым шквалом, а уже через 10 минут прозрачное небо сияет голубизной. Дождевые шквалы полезны, когда требуется свежая пресная вода, они несут избавление от удушающей жары, но для наших летчиков они представляли смертельную опасность. Более того, они помогали противнику, служа великолепным укрытием для американских кораблей. Под прикрытием дождевого шквала американские корабли были в полной безопасности, так как наши самолеты не имели радаров. Наши пилоты-камикадзэ день за днем безрезультатно возвращались назад, так как обнаруженные цели скрывались за стеной дождя.

Поэтому не приходилось удивляться горьким слезам на глазах лейтенанта Секи, который после очередного вылета сообщал о неудаче.

350 самолетов 2-го Воздушного Флота вице-адмирала Фукудомэ во время перелета на юг на новые базы на Филиппинах несколько раз видели вражеские авианосцы и атаковали их, но также не добились успеха. Однако после их прибытия численность нашей авиации возросла, что позволило запланировать на 24 октября атаку силами примерно 250 самолетов.

По сравнению с этими 250 самолетами вся численность нового корпуса специальных атак составляла всего 13 самолетов, разделенных на 4 звена: «Сикисима», «Асахи» и «Ямадзакура» в Мабалакате и «Ямато» в Себу. Однако вице-адмирал Ониси, командующий

---

<sup>5</sup> 21 октября ни один американский корабль не пострадал от атак камикадзэ. *Прим. авт.*

1-м Воздушным Флотом, был совершенно уверен, что эти 4 звена сумеют гарантировать успех операции «СЁ», потопив или повредив достаточное количество вражеских авианосцев, чтобы позволить соединению Куриты уничтожить вражеский флот в заливе Лейте. Перед тем как улететь на Себу 20 октября, я спросил, действительно ли он верит, что этих 4 звеньев будет достаточно.

Он ответил: «У нас так мало самолетов, что мы ничего не можем изменить». Я уверен, что в то время он действительно намеревался ограничить специальные атаки этими 13 самолетами.

Но 24 октября ситуация стала критической. Этим утром погода была особенно плохой, что создало пилотам наших разведчиков и истребителей массу проблем. Массированный налет 250 самолетов, запланированный адмиралом Фукудомэ, был все-таки проведен. Однако плохая погода расстроила большинство атак, и были повреждены только 2 вражеских крейсера и 3 эсминца.<sup>6</sup>

Группа из 14 истребителей «Зеро» была послана, чтобы прикрыть корабли Куриты во время перехода через море Сибуйн. Однако плотный зенитный огонь с кораблей, которые они должны были охранять, вынудил истребители держаться в стороне. Зато американские авианосные самолеты, взлетевшие с авианосцев, находящихся далеко на востоке, внезапно обрушились на оказавшиеся беззащитными корабли. Наши сердца обливались кровью, когда радио начало доносить отчаянные призывы о помощи с кораблей Куриты. Эти радиogramмы били по нам ничуть не слабее вражеских бомб. Один, два, три, четыре... Уже все линкоры Куриты получили повреждения. Тяжелый крейсер «Мьёко» и суперлинкор «Мусаси» были выведены из строя и начали отходить на запад в сопровождении 2 эсминцев. На юге, в море Сулу, линкор «Фусо» и эсминец из состава соединения адмирала Нисимурэ также были повреждены. А затем мы получили самый болезненный удар. Непотопляемый «Мусаси», самый сильный военный корабль в мире, скрылся под водой. Курита был вынужден повернуть на запад, с раздражением сообщив по радио, что, не имея воздушного прикрытия, его соединение будет просто уничтожено воздушными атаками.

Наши летчики были в отчаянии. Они чувствовали себя виноватыми в каждом ударе, который получила эскадра Куриты, так как единственной целью формирования корпуса камикадзэ было уничтожение вражеских авианосцев, которые и наносили сейчас смертельные удары. До сих пор мы не повредили ни одного авианосца, мы даже не сумели обнаружить вражеские оперативные соединения.

Разочарование и тревога росли с каждой задержкой, с каждым неудачным вылетом. Наше терпение и наши нервы были напряжены до предела, когда мы ждали очередного сообщения от самолетов-разведчиков.

Ближе к вечеру такая радиogramма пришла, и я немедленно оповестил летчиков и механиков. В этот день командиром звена был энсайн Уэмура, который являлся ко мне три ночи подряд, чтобы добиться назначения в корпус камикадзэ. Теперь мне пришлось вызвать его к себе, чтобы сообщить неприятную новость. «Сегодняшний вылет будет произведен очень поздно, и почти весь путь летчикам придется проделать ночью. Так как вы не обучались ночным полетам, я вынужден отправить другого вместо вас».

Молодой человек буквально рухнул в кресло и разочарованно покачал головой. «Мне так жаль упускать эту возможность. Пожалуйста, обещайте мне, что мне дадут возможность показать себя, как только работа будет мне по плечу».

Старший сержант Хироси Сиода радостно улыбнулся, когда ему сказали, что он поведет звено. В то же время чувствовалось, что он огорчился, видя расстроенного Уэмуру.

Звено Сиоды поднялось в воздух, однако поздно ночью оно было вынуждено вернуться назад, так как столкнулось с тропическим ливнем.

---

<sup>6</sup> В действительности воздушными атаками в этот день были повреждены эсминец «Лейтце», танкер «Аштабула» и танкодесантный корабль LST-552. *Прим. авт.*

## Глава 8

### Первые успехи

#### Лейтенант Секи

Было бы справедливо, если бы первым добился успеха лейтенант Секи, первым вызвавшийся в качестве добровольца. Четыре дня подряд он взлетал, чтобы вернуться страшно разочарованным. Но в пятый раз все обернулось иначе. 25 октября отряд «Сикисима» вылетел из Мабала-ката в 07.25. Предполагалось провести поиск кораблей противника к востоку от Филиппин, и если поиск окажется удачным, самолеты должны были атаковать вражеские корабли в заливе Лейте.

Альтернативы оказались ненужными, в 10.10 был замечен вражеский флот. В легкой дождевой завесе были обнаружены от 4 до 5 американских линкоров в сопровождении более чем 30 крейсеров, эсминцев и других кораблей. Они направлялись на север под прикрытием группы из примерно 20 самолетов. В 10.40 была замечена еще одна группа кораблей на расстоянии 90 миль от Так-лобана по пеленгу 85° у восточного побережья Лейте.

В то время в Себу мы не знали деталей атаки лейтенанта Секи. Первое сообщение мы получили 25 октября вскоре после полудня, когда на аэродроме неожиданно сели 3 истребителя «Зеро». Я сидел в кресле на командном пункте, где я провел большую часть последних 5 суток.

Командный пункт располагался на склоне холма возле одной из взлетных полос. Самое здание было построено в туземном стиле — одно из тех бунгало, стоящих на сваях, фотографии которых так любят помещать учебники географии. Часть пространства под зданием использовалась в качестве склада, на остальном отдыхали в тенечке ожидающие вылета пилоты.

В командном пункте стояло большое плетеное ратановое кресло, которым пользовался я один. Оно было реквизировано в одном из американских домов в городе, его бывший владелец, судя по всему, был крупным человеком. Оно было настолько велико для меня, что я чувствовал себя в нем откровенно неудобно. Однако японский флот просто не собирался обеспечивать своих офицеров нормальными креслами.

Командный пункт был расположен очень удобно, так как с него были видны все взлетные полосы. По ночам мы даже могли видеть зенитный огонь над островом Лейте, лежащем в 60 милях к востоку.

Так как наш аэродром находился вплотную к району боев, на нем часто совершали посадку самолеты других частей, вылетающие для атаки вражеских кораблей в заливе Лейте и к востоку от Филиппин. Кроме того, все отлично знали, что так хорошо, как в Себу, не кормят больше нигде. Наш интендант утверждал, что обеспечил лучшие обеды на всех Филиппинах. Именно знаменитая столовая на Себу стала причиной того, что чужие летчики охотно садились на нашем аэродроме.

Поэтому, когда наблюдатель доложил: «Капитан 2 ранга Накадзима, садятся 3 «Зеро», — я подумал, что они просто заглянули к нам перекусить.

Однако когда сел первый истребитель, его изрешеченный фюзеляж сразу показал, что это был не просто визит вежливости. Пилот выпрыгнул из самолета и побежал к командному пункту. Я сразу узнал в нем старшего уоррент-офицера Хироёси Нисвдзаву, с которым познакомился 2 года назад в Рабауле. Когда он подбежал ближе, стало видно, что он страшно возбужден. Остальные офицеры это тоже заметили и сразу собрались вокруг нас.

Нисидзава прибыл, чтобы доложить о первой успешной атаке камикадзэ, которую он видел. Это была атака звена «Сикисима» под командованием лейтенанта Секи. 5 «Зеро», несущие бомбы, и 4 истребителя сопровождения обнаружили вражеское авианосное соединение. Каждый пилот выбрал свою цель, и по сигналу Секи, который был ведущим,

самолеты начали пикировать. В 10.45 самолет Секи первым протаранил вражеский авианосец. За этим последовал удар второго самолета, который попал в тот же корабль и почти в то же самое место. Нисидзава сказал, что пламя и дым после этих попаданий поднялись в воздух чуть ли не на километр. Авианосец затонул.<sup>7</sup>

Третий самолет врезался в другой авианосец, который сразу загорелся. Четвертый самолет попал в легкий крейсер, который немедленно затонул. Пятый самолет, судя по всему, в цель не попал.<sup>8</sup>

Летчики в Себу с огромной радостью выслушали этот рапорт. Они радовались не только успеху Секи, но и тому, что теперь рассеялись неясные предчувствия, которые мучили всех. Мы опасались, что когда самолет будет пикировать на высокой скорости, пилот инстинктивно будет закрывать глаза перед тараном и промахнется мимо цели. Эти опасения рассеялись, когда мы услышали рапорт Нисидзавы, о том, как пилоты таранили одну и ту же цель.

Я быстро передал по телеграфу эту важную новость в Манилу. Позднее мы узнали, что Токио сообщило об этом событии в эпохальном коммюнике императорской ставки.

«В 10.45 отряд «Сикисима» из состава корпуса специальных атак камикадзэ произвел успешную внезапную атаку вражеского оперативного соединения, состоящего из 4 авианосцев, в 30 милях к северо-западу от острова Сулуан. 2 самолета врезались в один авианосец, который достоверно потоплен. Третий самолет врезался в другой авианосец, который загорелся. Четвертый протаранил крейсер, который затонул немедленно».

### **Звено «Ямато» следует примеру**

Мы так долго и с такой тревогой ждали сообщений об успехах специальных атак, что удача звена «Сикисима» вызвала бурю эмоций. Ведь каждый из нас внес свой вклад в этот успех, хотя наша доля была невелика. Можно только предполагать, что пережил адмирал Ониси, который был разработчиком этой тактики. С одной стороны, это был несомненный успех, но с другой — эта необычайная тактика стоила жизни нескольким летчикам.

25 октября уже после 10 вечера я покинул командный пункт, чтобы поужинать. Отправить телеграммы и подготовить планы операций на следующий день, проделать остальную рутинную работу — все это требовало времени. Когда я пришел в столовую и заказал ужин, то с удивлением услышал, что все уже съедено. Смущенный донельзя ординарец объяснил: «Это был какой-то незнакомый старший уоррент-офицер. Он пришел и потребовал ваш ужин».

Сначала я ничего не мог понять, потому что это было немыслимо. Какой-то унтер требует ужин старшего офицера и съедает его! Но затем я вспомнил своего друга Нисидзаву, который был способен на любую выходку, и рассмеялся.

Нисидзава действительно заслуживал ужина. Днем он согласился передать мне свой «Зеро» и самолеты своих ведомых. Звено «Ямато» потеряло 6 самолетов 21 октября и теперь смогло отчасти восстановить свою силу.

26 октября самолет-разведчик сообщил, что вражеское авианосное соединение все еще находится к востоку от Лейте. Звено «Ямато», которое завершило подготовку накануне ночью, взлетело, чтобы атаковать эти цели. Пилоты были полны самых радужных надежд. Отряд был разделен на 2 группы. Первая состояла из 2 камикадзэ и 1 истребителя сопровождения, она взлетела в 10.15. Вторая состояла из 3 камикадзэ и 2 самолетов

---

<sup>7</sup> В этот день камикадзэ потопили эскортный авианосец «Сен Ло». *Прим. авт.*

<sup>8</sup> В этот день пилоты-камикадзэ повредили эскортные авианосцы «Калинин Бей», «Киткен Бей» и «Уайт Плейнз». Похоже, что все 5 камикадзэ добились попаданий, а Нисидзава неточно определил класс кораблей. *Прим. авт.*

сопровождения. Она поднялась в воздух в 12.30.

О действиях первой группы не известно ничего, так как не вернулся ни один самолет. Однако один из истребителей сопровождения второй группы сумел вернуться, и пилот сообщил, что камикадзэ добились успеха. Вражеское соединение, в которое входили 4 авианосца, было обнаружено в 80 милях к востоку от Суригао. Наши 3 ударных самолета сумели пробить защитную стену из 60 истребителей «Хеллкэт», прикрывавших свои корабли, и нанести им роковые удары. Один авианосец получил 2 попадания камикадзэ и был достоверно потоплен. Третий камикадзэ протаранил и повредил второй авианосец.<sup>9</sup>

Однако помимо успехов этот день стоил нам ощутимых потерь. Это были молодые, отважные пилоты, летевшие на самолетах камикадзэ, и пилоты истребителей сопровождения, среди которых был великий ас и мой друг Нисидзава. Пригнав свои «Зеро» в Себу, Нисидзава и 2 его ведомых должны были на транспортном самолете вернуться на авиабазу Кларк. Американские авианосные истребители атаковали этот невооруженный самолет и уничтожили его вместе со всеми пассажирами.

Нисидзава принимал участие во многих воздушных боях на Тихом океане и одержал множество побед. Он был действительно великим пилотом. Но все его летное мастерство было бесполезно, так как он был всего лишь пассажиром сбитого транспортного самолета. Его смерть стала огромной потерей для меня.

### **Тактика действий камикадзэ**

В первый период действий корпуса специальных атак стандартная группа состояла из 3 камикадзэ и 2 истребителей сопровождения. Это количество было принято, исходя из предположения, что группа должна быть маленькой, чтобы сохранить маневренность. Взлет следовало производить тайно, когда поблизости нет вражеских самолетов, и как можно быстрее. После того как самолеты окажутся в воздухе, каждую последующую фазу атаки следовало выполнять с максимально возможной быстротой.

Маленькой группе легче, чем большой, уклониться от вражеских перехватчиков и сохранить строй в плохих погодных условиях. «Чем меньше, тем лучше» — это правило справедливо, есть говорить о скорости и маневренности. Однако были и другие соображения, по которым группа из 5 самолетов считалась оптимальной. Например, один самолет явно не способен нанести серьезные повреждения такому крупному кораблю, как авианосец.

Было решено, что 5 самолетов — оптимальный состав ударной группы, причем 3 самолета в ней будут камикадзэ, а 2 — истребителями сопровождения. Однако не следует считать эти цифры жестко фиксированными. В зависимости от погодных условий, сил противника, наличия самолетов состав группы мог изменяться.

Два истребителя сопровождения играют очень важную роль. Они должны отгонять вражеские перехватчики, пока самолеты камикадзэ не спикируют на цели. Бой против перехватчиков всегда носит оборонительный характер.

Истребители сопровождения не могут начинать воздушные дуэли, они не должны пытаться занять выгодную позицию, если атакованы! Они должны оставаться рядом с камикадзэ. Если они атакованы сзади, они не могут отвечать, если для этого нужно изменить курс. Отклониться даже ненадолго от курса группы, значит отстать, а после этого сопровождение уже не догонит камикадзэ. Пилоты истребителей сопровождения должны стараться отвлечь противника и обмануть его, а не пытаться сбить. Главная обязанность истребителей сопровождения — защищать самолеты самоубийц, даже если это означает пожертвовать своей жизнью.

Чтобы выполнять задачу сопровождения камикадзэ, от пилота требуется

---

<sup>9</sup> 26 октября был поврежден только один эскортный авианосец «Суони». *Прим. авт.*



исключительное летное мастерство. Именно поэтому мы отвечали отказом, когда наши лучшие пилоты, вроде лейтенанта Канно, просили перевести их в камикадзэ. Такие люди были крайне нужны, чтобы охранять самолеты самоубийц, и их просто нечем было заменить. Многие летчики, занимавшие должности командиров эскадрилий и выше, сопровождали камикадзэ во время специальных атак, хотя сами постоянно просились добровольцами в самоубийцы.

Наши базы камикадзэ действовали просто и эффективно, пользуясь отработанной методикой. Самолет-разведчик, найдя противника, должен радировать об этом на береговую базу. Центр связи по телефону передает полученную информацию на командный пункт, расположенный рядом с взлетной полосой, где командир — в Себу это был я — дежурит, готовый поднять летчиков по тревоге. Объявив тревогу, я должен нанести на карту положение противника, указать состав эскадры, ее курс, оценить погодные условия на маршруте и в районе цели. Оценив все эти факторы, я должен решить, сколько самолетов камикадзэ поднять, когда они должны взлететь и каким курсом следовать к цели. Когда это сделано, я бегу к месту отдыха пилотов, где они уже выстроились, ожидая приказа. Им предстоит получить от меня всю необходимую информацию, а потом подготовиться к вылету.

Тем временем техники и механики выкатывают самолеты из укрытий на исходную позицию у взлетной полосы, подвешивают бомбы, заправляют бензином, прогревают моторы. Все эти картины снова проплывают в моей памяти. Пилоты забираются в кабины подготовленных самолетов... прощально машут рукой... моторы ревут... и самолеты взлетают, быстро набирают высоту и исчезают на востоке.

Пересекая береговую черту, пилот в последний раз видит землю, раскидистые зеленые кроны кокосовых пальм, которые лишь сверкающая белая полоска пляжа отделяет от бескрайней синевы океана. Однако летчики не замечают всех этих красот, потому что их ждет работа. Самолеты упрямо набирают высоту, так как наверху больше шансов уклониться от вражеских перехватчиков. Пилоты надевают кислородные маски, так как на большой высоте воздух становится разреженным.

Далеко впереди на глади океана внезапно появляется горстка черных точек. Головной самолет направляется прямо к вражеским кораблям, которые теперь полным ходом идут на восток. Время от времени облака скрывают их из вида.

Пилоты-камикадзэ увеличивают свою скорость, когда приближаются к району атаки, а истребители сопровождения занимают позицию, чтобы в случае необходимости отсечь вражеские перехватчики.

Вражеские истребители быстро набирают высоту, чтобы атаковать наши самолеты, идущие прямо на цель. Головной самолет слегка покачивает крыльями и передает приказ: «Всем самолетам атаковать!» Поднятая рука лидера ясно видна всем, а кое-кто даже может различить его широкую улыбку. Каждый пилот выбирает свою цель, предпочтительно авианосец, и пикирует в наиболее уязвимую точку — элеватор на полетной палубе. Корабль открывает огонь из всех орудий, но самолет прорывает стену раскаленной стали и таранит свою цель. После каждого удара взлетает столб пламени и поднимается высокий столб густого черного дыма.

Сидя на командном пункте после каждого вылета камикадзэ, я с надеждой ждал сообщения об успехе. Ведь надежда умирает последней...

### **Слова императора**

Атаки камикадзэ продолжались, и противник усилил налеты на аэродром Себу. Но тут мы узнали, что императора проинформировали о достижениях звена «Сикисима». За этой новостью последовало сообщение, в котором приводился отзыв императора об этом подвиге. Я приказал построить весь личный состав авиабазы возле командного пункта, чтобы зачитать послание императора. Когда люди собрались, я убедился, что их моральный дух

исключительно высок, хотя им приходилось трудиться круглыми сутками. Держа в руках телеграмму, я обратился к ним:

«Я должен передать вам слова его величества, сказанные начальнику Морского генерального штаба по поводу результатов, достигнутых корпусом специальных атак камикадзэ».

Все насторожились, и я зачитал телеграмму адмирала Ониси:

«Когда его величеству сообщили о специальных атаках, он сказал: «Было ли столь необходимо идти на такие крайности? Они проделали поистине великолепную работу». Слова его величества показывают, что его величество глубоко озабочен. Мы должны удвоить свои усилия, чтобы избавить его величество от этих тревог.

Я уверен, что вы приложите для этого все силы».

Этой ночью мой друг капитан 1 ранга Иноуги сказал мне: «Я думаю, что адмирал Ониси, находящийся в Маниле, был страшно расстроен, узнав, что сказал император. Я думаю, что адмирал воспринял слова его величества как критику командира, который отвечает за новую тактику».

## **Глава 9**

### **Создание новых подразделений камикадзэ**

#### **Аргументы адмирала Ониси**

Любые угрызения совести, которые мог испытывать адмирал Ониси как создатель корпуса камикадзэ, должны были улетучиться после того, как стали ясны итоги битвы за Лейте. То, что случилось с соединением адмирала Куриты 24 октября, было только прологом к катастрофе, постигшей весь японский флот. На следующий день, задолго до рассвета, соединение под командованием адмирала Куриты, пытавшееся прорваться через пролив Суригао с юга, натолкнулось на ожидавшее его соединение американских линкоров, крейсеров, эсминцев и торпедных катеров. Японская эскадра была уничтожена в считанные минуты. Были потоплены линкоры «Фусо» и «Ямасиро», а также 3 эсминца, крейсер «Могами» получил тяжелые повреждения. Эскадра адмирала Симы, следовавшая за ней, понесла такие потери, что была вынуждена повернуть назад. После рассвета американские самолеты атаковали отходящих японцев и добились повреждения крейсера «Могами» и «Абукума».

Авианосцы адмирала Одзавы на севере столкнулись с мощным вражеским авианосным соединением и также были уничтожены. В ходе боя у мыса Энганьо Одзава потерял все 4 авианосца — «Дзуйкаку», «Титосэ», «Тиёда», «Дзуйхо», крейсер «Тама» и несколько эсминцев.

Как ни странно, но уловка с эскадрой-приманкой сработала, Одзаве удалось отвлечь вражеские быстроходные авианосцы на север, оставив транспорты и десантные суда в заливе Лейте практически беззащитными. Адмирал Курита ночью опять повернул на восток и на рассвете 25 октября атаковал соединение прикрытия, состоящее из эсминцев и эскортных миноносцев. Однако сбитый с толку частыми дождевыми шквалами и полным отсутствием информации, а также беспокоясь о сокращающихся запасах топлива, адмирал Курита повернул назад, потопив 1 эскортный авианосец и 3 эсминца. Его эскадра ушла обратно на запад через пролив Сан-Бернардино. К сожалению, крейсера «Тикума», и «Тёкай» получили тяжелые повреждения, и их пришлось затопить. Американские самолеты атаковали и потопили отходящие крейсера «Судзуя» и «Носиро». В течение 3 дней Императорский Флот потерял 3 линкора, 4 авианосца, 10 крейсеров и 9 эсминцев — более половины всех кораблей, участвовавших в операции.

В ходе всех этих боев проявилась неспособность 2-го Воздушного Флота добиться заметных результатов методами обычных атак, хотя были использованы сотни самолетов. В

самый разгар операции «СЁ» адмирал Ониси убедился, а последующее развитие событий еще больше укрепило эту убежденность, что атаки камикадзе являются единственным способом сдержать превосходящие силы противника. Сразу после прибытия 23 октября 2-го Воздушного Флота на авиабазу Кларк адмирал Ониси встретился с его командующим, вице-адмиралом Фукудомэ. Адмирал Ониси сразу раскрыл свои карты.

«1-й Воздушный Флот в последний месяц понес чудовищные потери. У него осталось не более 50 боеспособных самолетов. Это около 30 истребителей и несколько бомбардировщиков «Бетти», «Джилл» и «Джуди».

Имея так мало самолетов, просто невозможно продолжать сражаться, используя обычную тактику. Если атаковать по-старому, это приведет к гибели оставшихся самолетов. С учетом сложившейся ситуации и после тщательного анализа всех аспектов проблемы 1-й Воздушный Флот решил предложить специальные атаки как единственные, имеющие шансы на успех. Я надеюсь, что 2-й Воздушный Флот присоединится к нам в этих атаках».

Так как адмирал Фукудомэ не сразу согласился с этим предложением, вечером того же дня адмирал Ониси еще раз встретился с ним. «Я не отрицаю значения массированных атак, которые вы отрабатывали, но их эффективность при данных обстоятельствах выглядит сомнительной. Мы твердо верим, что специальные атаки 1-го Воздушного Флота принесут желаемые результаты, однако нам требуется больше самолетов. Мы хотели бы, чтобы вы передали нам часть истребителей».

Но адмирал Фукудомэ и сейчас не согласился с ним, заявив, что он верит в эффективность обычных массированных атак. Он беспокоился, что переход к самоубийственным атакам подорвет дух летчиков. Поэтому 24 и 25 октября, в критические дни операции, 2-й Воздушный Флот провел атаки силами до 250 самолетов, но сумел при этом повредить только 2 крейсера и 3 эсминца.<sup>10</sup> При этом только 25 октября камикадзе из состава звена «Сикисима» 1-го Воздушного Флота потопили 1 вражеский авианосец и повредили 2 или 3.

Ночью адмиралы встретились в третий раз, и Ониси заявил: «Можно уверенно сказать, что специальные атаки являются нашим единственным шансом. В критической ситуации мы не можем терять драгоценное время. 2-й Воздушный Флот просто обязан перейти к специальным атакам».

К этому времени адмирал Фукудомэ убедился в эффективности самоубийственных атак, однако он все еще опасался их пагубного воздействия на моральное состояние своих летчиков. Адмирал Ониси постарался его успокоить. После совещания с офицерами штаба, которое завершилось 26 октября в 02.00, адмирал Фукудомэ наконец-то согласился принять тактику самоубийственных атак.

После согласования вопросов тактического взаимодействия двух воздушных флотов было решено, что их объединят под общим командованием адмирала Фукудомэ, а адмирал Ониси станет его начальником штаба. Капитан 1 ранга Сибата из 2-го Воздушного Флота был назначен начальником оперативного отдела, а я отвечал за проведение специальных атак. Когда эти организационные вопросы были решены, штаб Флота Юго-Западного района выпустил специальный приказ, названный «Объединенная базовая авиация».

Адмирал Фукудомэ собирался использовать в качестве камикадзе только истребители 12-й Воздушного Флота, которые прибыли вместе с ним с Курильских островов. Остальные самолеты 2-го Воздушного Флота он предполагал оставить для проведения обычных атак. Но летчики этого флота буквально рвались в корпус камикадзе, поэтому к 27 октября одна

---

<sup>10</sup> 24 октября пикировщиком был поврежден легкий авианосец «Принстон», который позднее затопили сами американцы. Горизонтальные бомбардировщики повредили эсминец «Лейтце» и танко-десантный корабль LST-552, торпедоносец повредил танкер «Аштабула». 25 октября обстрелом с воздуха был поврежден эскортный миноносец «Ричард М. Роуэлл». *Прим. авт.*

только 701-я авиагруппа сформировала 4 отряда камикадзе под командованием капитана 1 ранга Тасихико Кида.

Боевой дух летчиков 12-го Воздушного Флота также был исключительно высоким. Они были переведены в корпус специальных атак сразу после прибытия 26 октября на авиабазу Кларк. На следующий день 17 самолетов под командованием лейтенанта Канно, в том числе 13 самолетов, только прибывших с севера, улетели из Мабалаката в Себу, на передовую базу камикадзе. По пути группа над Мариндюком столкнулась с 16 вражескими истребителями «Хеллкэт» и была вынуждена принять бой.

Вскоре после вылета один из пилотов группы обнаружил, что шасси его самолета не убираются, однако он не повернул назад. Вместо этого он последовал за лейтенантом Канно, который позднее рассказал, что ему стоило больших трудов защитить этот самолет во время воздушного боя с американскими авианосными истребителями.

После того как тактику камикадзе согласились использовать 2-й Воздушный Флот и другие авиационные части, прибывшие с севера, наше положение на Филиппинах значительно улучшилось в плане организации специальных атак.

### **Необычное подразделение**

Во время трехдневной битвы на севере у берегов Лусона я оставался в Мабалакате. 26 октября я вернулся в штаб с рапортом о ходе формирования подразделений специальных атак. Прибыв в Манилу, я был просто поражен количеством грязи на улицах. Люди выглядели испуганными и нервными. Многие покидали город, таща на плечах огромные тюки. Над гаванью плыли густые клубы дыма после вражеских воздушных налетов. На позициях зенитных батарей вдоль берега солдаты прибирали стреляные гильзы и разбирали завалы после очередной бомбежки. Вся Манильская бухта была наглядным свидетельством ярости вражеских воздушных налетов. Меня особенно потрясло огромное количество потопленных кораблей, от которых теперь остались только кончики мачт, торчащие из воды. Я гадал, сможем ли по-прежнему доставлять на Филиппины военные грузы при столь сильных ударах с воздуха.

Когда я прибыл в штаб, то обнаружил, что офицеры 1-го и 2-го флотов работают вместе. Мне сообщили о моем новом назначении и обязанностях.

На следующий день рано утром около 40 вражеских авианосных самолетов атаковали Манилу. Удар был нанесен по стоящим на якоре судам, портовым сооружениям и зенитным батареям. Волна за волной истребители, бомбардировщики и пикировщики атаковали аэродром Николе. Наш штаб подвергся пулеметному обстрелу.

Мы с адмиралом Ониси укрылись в одном из маленьких бомбоубежищ в саду. В перерыве между налетами адмирал сказал: «Иноуги, вы знали, что капитан 1 ранга Эитиро Дзё уже просил назначить его командиром подразделения самоубийц? Я думаю, что после возвращения из Рабаула именно он первым предложил использовать эту тактику, совершенно правильно заметив, что в нашем положении просто не остается иного выхода. В то время я не понял, что он имеет в виду, и не мог принять его предложение. Но сегодня я сам пришел к тому же решению и начал претворять его в жизнь».

Раздались новые пулеметные очереди, и адмирал пригнулся, укрывшись за стенкой, после чего продолжил: «То, что мы видим здесь и сейчас, показывает, насколько ошибочной была наша стратегия». После долгой паузы Ониси добавил: «Это совершенно необычное подразделение».

А мне вспомнилась сцена, которая происходила примерно два с половиной года назад. В то время главнокомандующий Объединенным Флотом адмирал Исороку Ямамото еще искал возможность одержать решающую победу. Я тогда служил в Отделе личного состава морского министерства в Токио, возглавляя секцию лейтенантов и капитан-лейтенантов. В один из мартовских дней 1942 года торпедист из штаба адмирала капитан 2 ранга Армима пришел ко мне и заявил: «Мне нужны несколько исключительно способных офицеров».

«И что вы намерены с ними делать?» — поинтересовался я.

«Они необходимы для укомплектования экипажей сверхмалых подводных лодок, предназначенных для атаки портов Диего-Суарес и Сидней».

Я был страшно удивлен и не сумел этого скрыть. «Но разве стоит повторять атаку миджетов, которая была проведена ранее в Пирл-Харборе? Тогда мы согласились на такую операцию, потому что считали, что от нее многое зависит. Но это почти гарантированное самоубийство. Просто возмутительно со стороны старшего командира отдавать такой приказ. Не имеет значения, как велики заслуги адмирала Ямамото, если он обратится к самоубийственной тактике, историки будут проклинать его многие сотни лет».

Арима ответил: «Я думаю, что у адмирала Ямамото есть свои соображения, вам не известные».

«Может быть. Но сама идея выглядит чудовищной. За такие бесчеловечные поступки придется отвечать на небесах».

И вот теперь я, который когда-то назвал идею чудовищной, соглашаюсь с адмиралом Ониси и помогаю ему организовать точно такие же операции. Какая злая ирония судьбы! И все-таки имелись определенные различия. Разве сам адмирал Ониси не сказал только что, что тактика камикадзэ совершенно необычная? Японский флот все поставил на успешную оборону Филиппин. Наши базовые самолеты не имели иного способа эффективно помочь надводным кораблям, кроме как используя тактику камикадзэ. И я подумал, что при подобных обстоятельствах она может быть приемлема.

Все там же, в маленьком бомбоубежище в Маниле, в промежутках между разрывами бомб, адмирал Ониси продолжил: «Когда 20 октября я вернулся сюда после завершения формирования корпуса специальных атак в Ма-балакате, я пошел прямо в штаб Флота Юго-Западного района, чтобы попросить задержать выход соединения адмирала Куриты до тех пор, пока самолеты камикадзэ получают возможность атаковать противника. Когда я прибыл в штаб, то узнал, что корабли вышли в море 2 часа назад. Если бы им был отдан приказ возвращаться, это привело бы к всеобщему хаосу, поэтому я отказался от этой идеи и ушел».

Адмирал Ониси говорил совершенно спокойно. Однако я без труда мог представить, какая буря бушует в его душе, когда он вспоминает потери японского флота вокруг Лейте к этому дню.

Когда вражеский воздушный налет закончился, мы вышли из убежища. Вражеские самолеты повернули на восток и летели в идеальном строю. Их никто не атаковал, им никто не мешал. А над гаванью плыло новое облако густого черного дыма.

### **Только вопрос времени**

Этим вечером я отдыхал прямо в штабе. Неожиданно в темном дверном проеме появился молодой офицер в летном костюме. Он подошел ко мне и сказал: «Я Тада, господин капитан 2 ранга. Здесь ли адмирал Ониси?»

Это был лейтенант Кейта Тада, который окончил Военно-морскую академию в 71-м выпуске. Ему едва исполнилось 20 лет. Я всегда испытывал теплые чувства к молодым выпускникам академии, потому что сам учился там до войны.

«Я рад видеть вас, лейтенант Тада. И что вы делаете здесь в такое время?» — поинтересовался я.

«Я желаю видеть адмирала Ониси».

«Очень хорошо, он на верхнем этаже. Я покажу вам его комнату».

Тада быстро подошел к двери, которую я указал. На пороге он произнес: «Добрый вечер, дядя», и вошел. Его голос звучал совсем неофициально.

Я спустился по лестнице и взял бумаги молодого человека. Его отцом был

вице-адмирал Такоэ Тада.<sup>11</sup> Тада и Ониси учились в одном классе академии и дружили еще с тех самых пор. Их семьи также были очень близки. У адмирала Ониси не было детей, поэтому он любил молодого Таду, как своего собственного сына.

Из приказов лейтенанта Тады я узнал, что он служит в 252-й авиагруппе 2-го Воздушного Флота. Он прибыл на аэродром Николе 23 октября и был зачислен в отряд специальных атак. И теперь он пришел попрощаться.

Было уже 10 часов вечера, и здание штаба погрузилось во тьму, когда два человека спустились по лестнице. В саду адмирал пожелал молодому человеку удачи. Тада поклонился, надел фуражку и ушел.

Старый человек долго смотрел в темноту, не проронив ни слова, а потом, тяжело ступая, пошел обратно. Когда он поднимался по лестнице, я представил, какое горе и отчаяние он должен испытывать, зная, что этот молодой пилот вскоре отправится на смерть.

Так вышло, что на следующий день лейтенанта Таду перевели в другой отряд камикадзэ. Только 19 ноября он вылетел к заливу Лейте, и больше о нем никто ничего не слышал.

Вскоре после этого я улетел на истребителе в Себу. Это место находилось всего в 60 милях от Лейте, поэтому здесь в полной мере ощущалось напряжение боев. Летные полосы работали с полной нагрузкой, самолеты взлетали и садились чуть ли не ежеминутно. Это были разведчики, камикадзэ, истребители сопровождения. Но среди постоянно мелькающих лиц я заметил несколько пилотов, знакомых мне по дням учебы в Военно-морской академии Этадзимы. Например, лейтенанта Кендзо Накагаву, который командовал 165-м отрядом истребителей.

Несколько дней назад противник высадился в Таклобане, и теперь на плацдарм хлынул поток войск и техники, предназначенных для захвата всего острова Лейте. Наша пехота закрепились на холмах, пытаясь сдержать наступление противника. Однажды вечером я находился на командном пункте в Себу, когда прилетела группа из 6 истребителей. Когда командир группы докладывал о прибытии начальнику аэродрома, я узнал его. Это был мой племянник Сатоси Иногути. Вероятно, он также заметил меня, потому что немного позднее подошел в мою комнату. Он только что прилетел с авиабазы Кларк, где приземлился сегодня утром после перелета из Японии. Его отлет из Японии задержался, так как возникли проблемы с подбором 6 самолетов для укомплектования отряда.

Мой племянник учился в академии в одном классе с лейтенантом Тадой. Они закончили академию 15 сентября 1943 года, и большинство выпускников сразу были направлены в центр подготовки летчиков ВМФ. В октябре он получил офицерское звание. Эти 6 самолетов были переброшены на Себу, чтобы войти в состав 165-го отряда истребителей лейтенанта Накагавы.

Я не видел мальчика несколько лет и был счастлив услышать его рассказ о службе после окончания академии. Когда рассказ закончился, он с волнением спросил: «Вы что-нибудь знаете о моем отце?»

Его отец и мой брат капитан 1 ранга Тосихира Иногути в августе 1944 года был назначен командиром линкора «Мусаси» и стоял на мостике этого корабля 24 октября. В этот день соединение Куриты, двигаясь на восток через море Сibuян, было атаковано вражескими самолетами. Они наносили удары от рассвета и до заката. Американцы добились множества попаданий бомбами и торпедами в «непотопляемый» «Мусаси». Его действительно оказалось очень трудно потопить, но ни один корабль не мог выдержать таких ударов. Я уже узнал, что капитан остался на мостике, приказав команде спасаться.<sup>12</sup>

---

<sup>11</sup> Будущий заместитель морского министра. *Прим. авт.*

<sup>12</sup> Интересная неувязка. С.Э. Морисон в книге «Leyte», Boston, 1963 год, на стр. 430 сообщает, что линкором «Мусаси» командовал контрадмирал Дж. Иногути. В книге Акиры Ёсимуры «Battleship «Musashi», New York, 1999 год, говорится о капитане 1 ранга Тосихира Игути. *Прим. пер.*

Я сообщил все это его сыну, добавив: «Я понимаю, почему он пошел на дно вместе с кораблем».

Молодой человек беспомощно всхлипнул и повторил: «Вместе с кораблем». В этот самый день он летел над морем Сибуян, чтобы приземлиться на Себу. Он выглядел просто убитым, и я понял, что он готов стать камикадзэ. Я не мог решить, что посоветовать юноше, и в конце концов, решил, что выбор он должен сделать совершенно самостоятельно. Было уже поздно, и зная, что племянник, вероятно, страшно устал, я предложил ему немного отдохнуть. Мы отправились спать.

В полдень 2 ноября разведывательный самолет заметил более 80 вражеских самолетов на аэродроме в Таклобанае. Была спешно собрана группа, чтобы атаковать эту соблазнительную цель на следующее утро. В предрассветном полумраке над аэродромом поплыли голубые дымки выхлопов, когда 12 истребителей под командованием лейтенанта Накагавы готовились к взлету. Мой племянник, который стоял в пункте управления полетами в обычном мундире, вдруг отлучился на минутку и вскоре появился в полной летной форме. Он вылетел в дверь и побежал к самолетам, часть которых уже вырулиwała на взлетную полосу. Когда громкий рев моторов и скользящие по земле черные тени возвестили, что первые истребители уже поднялись в воздух, ошарашенный уоррент-офицер подошел ко мне и сообщил: «Лейтенант Иногути сказал мне: «Я полечу вместо тебя», — и забрал мой самолет».

Когда начало светать, в направлении Таклобана стали видны клубки разрывов зенитных снарядов. Наши самолеты атаковали вражеский аэродром. Я молился за их успех.

Примерно через 30 минут вернулся один наш самолет. Только один! Когда пилот выбрался из кабины, мы увидели, что у него все лицо залито кровью. «Сильнейший зенитный огонь уничтожил нашу группу, когда мы пролетали над горами. Вероятно, наши самолеты были обнаружены радаром противника, и его зенитные батареи находились в полной готовности. Не стоит и говорить, что внезапная атака не удалась», — сообщил он.

«Лейтенант Ино...?» Я не договорил. Выражение лица пилота подсказало мне, что спрашивать не о чем.

Это произошло всего лишь через 10 дней после того, как его отец погиб вместе с линкором «Мусаси». А теперь и сын нашел место упокоения не слишком далеко от отца.

## **Глава 10**

### **Жизнь на базе камикадзэ**

#### **Лейтенант Фукабори из 701-й авиагруппы**

27 октября, через день после того, как адмирал Фуку-домэ согласился с использованием тактики камикадзэ, мой друг Иногути был назначен на новую штабную должность, связанную с организацией подразделений специальных атак. После ужина я сидел на командном пункте в Себу и удивлением услышал, что над летным полем взревел мотор какого-то самолета. Я вышел наружу, чтобы выяснить, кто это. Огоньки на крыльях показывали, что это наш самолет. Я побежал к летному полю и увидел, что там готовятся осветить затемненную посадочную полосу, чтобы самолет мог сесть.

Освещение посадочной полосы на этом фронтовом аэродроме было самым примитивным. Аккумуляторные фонари использовались только для подачи сигналов садящимся ночью самолетам. Чтобы очертить полосы, мы просто расставляли вдоль нее на равных интервалах солдат, каждый из которых держал керосинку. По сигналу с командного пункта солдаты зажигали лампы... Эту операцию следовало тщательно рассчитывать по времени, чтобы керосинки загорались как раз перед тем, как самолет коснется земли, и

гасли, едва он сядет. Затянувшееся освещение полосы могло привлечь внимание противника, которые прилетали почти каждую ночь.

Как только мы приготовились осветить полосу, появились 2 вражеских самолета. Наш летчик, не подозревая о присутствии противника, несколько раз просигналил: «Подготовьтесь к посадке!» Американские пилоты в свою очередь совершенно не замечали наш самолет и его отчаянные попытки сесть. Когда противник немного удалился от аэродрома, мы поспешно зажгли лампы, чтобы самолет мог сесть. Но освещение привлекло оба вражеских самолета обратно, и нам пришлось погасить лампы и бежать в укрытия. Противник в конце концов сбросил несколько бомб вдали от аэродрома и улетел. После этого я просигналил с командного пункта, что теперь можно садить самолет. Лампы загорелись, и сбитый с толка пилот, описав еще один круг, благополучно приземлился.

Пилота звали Наодзи Фукабори, вскоре он пришел на командный пункт, чтобы доложить мне. Он был из 701-й авиагруппы 2-го Воздушного Флота, и сегодня утром был назначен командиром 2-го корпуса специальных атак камикадзэ. Его отряд вылетел с аэродрома Николе, чтобы разыскать вражеские корабли рядом с островом Лейте. По пути Фукабори обнаружил, что взрыватель его бомбы неисправен, и приземлился в Легаспи, чтобы исправить поломку. Когда это было сделано, он снова взлетел, но когда самолет Фукабори прибыл к заливу Лейте, солнце уже садилось. В темноте пилот не сумел обнаружить цели и полетел в Себу.

Этот рапорт был отдан самым обычным, невозмутимым тоном. В заключение Фукабори сказал, что хотел бы вылететь рано утром, чтобы завершить выполнение боевой задачи. Он совсем не был похож на человека, который только что вернулся после неудачного самоубийственного вылета и жаждал заполучить другой шанс покончить с жизнью.

Выслушав его доклад, я сказал: «Ну, хорошо, вы протараните противника самостоятельно завтра утром. Но не лучше ли будет вернуться на базу и дожидаться случая провести скоординированную атаку с другими камикадзэ?»

Я напомнил ему, что одиночный самолет камикадзэ имеет гораздо меньше шансов прорваться к цели, чем когда летит в составе группы в сопровождении эскорта. Он сидел молча, пока я говорил. Мы оба знали, что в обязанности каждого пилота-камикадзэ входит сделать все, что только от него зависит. Фукабори глубоко задумался. Затем он заговорил, тихо, но совершенно твердо: «То, что вы говорите, совершенно правильно. Но мои товарищи уже провели свои атаки. Я последую за ними завтра».

Мы пожелали друг другу спокойной ночи, и я уже не пытался переубедить его. Вероятно, Фукабори хорошо выспался, потому что на следующее утро выглядел свежим и хорошо отдохнувшим, когда пришел на командный пункт. Я спросил, успел ли он позавтракать. Он кивнул и сказал: «Они даже успели выдать мне ленч. А вы позавтракали?» Спокойствие и невозмутимость, с которыми он говорил, придавали особый смысл этим простым словам. Я никогда не забуду их.

Он выразил нам благодарность за то гостеприимство, которое встретил в Себу, и передал мне письменный рапорт, чтобы переслали его в Мабалакат. Было еще темно, когда он взлетел на своем пикировщике «Джуди» в сопровождении 4 истребителей.

Когда истребители вернулись, их пилоты так и не смогли сказать ничего определенного. Они оставили Фукабори незадолго до того, как группа прилетела к заливу Лейте, и не видели его последнего пике. Как раз в то время, как его самолет должен был появиться над заливом, пилоты увидели, как небо заполнили разрывы зенитных снарядов.

Я думаю, что атака Фукабори была успешной.<sup>13</sup>

Его последний рапорт был образцом подлинной скромности:

---

<sup>13</sup> 28 октября 1944 года в заливе Лейте попаданием камикадзэ был поврежден легкий крейсер «Денвер». Прим. авт.



«27 октября 1944 г. Кому:

Командиру 701-й авиагруппы, аэродром Николе, Капитан-лейтенанту Эма, аэродром Мабалакат-Восточный

Сегодня я совершил вынужденную посадку в Легаспи из-за проблем с взрывателем моей бомбы. После того, как неполадка была устранена, я присоединился к своей группе, и мы проследовали к заливу Лейте, куда прибыли в 18.50. Мы кружили над заливом на высоте 1000 метров, но солнце уже село, поэтому увидеть вражеские корабли не удалось. На их присутствие указывал плотный зенитный огонь. 2 самолета, находившиеся со мной, кажется, спикировали на противника, но света было слишком мало, чтобы найти заслуживающие внимания цели. Поэтому я отменил атаку и направился на аэродром в Себу.

Благополучно приземлился в Себу примерно в 20.30. Я намерен вылететь отсюда рано утром на следующий день и найти подходящую цель для атаки. Я сделал следующие выводы, которые перечисляю в надежде, что они будут полезны тем, кто последует за мной.

1. Взрыватель бомбы следует тщательно проверять перед вылетом.

2. Самолет с подвешенными одной 250-кг и четырьмя 60-кг бомбами может лететь со скоростью 125 узлов. Это обязательно необходимо учитывать при расчете времени вылета. Определить класс корабля становится сложно, если самолет прибыл в район атаки в 18.20 или позже. С воздуха трудно найти цель даже при ярком лунном свете.

3. Если правильно рассчитать время прибытия в сумерках, то я полагаю, что даже авианосный пикировщик типа «Вэл» сможет успешно выполнить специальную атаку.

4. Я рекомендую проводить атаки на рассвете, используя Себу как аэродром подскока. При атаке на рассвете шансы столкнуться с истребителями противника меньше, дополнительные запасы топлива на самолете увеличивают силу удара.

5. Кроме того, не следует терять терпение. Выжидайте, пока условия для атаки не станут благоприятными. Если пилот потеряет терпение, он может спикировать на малозначимую цель.

**Наодзи Фукабори**

*Постскриптум : Высокий дух наших пилотов заставляет меня верить, что престиж империи не пострадает. Наши пилоты молоды, но их поведение великолепно. Нет необходимости беспокоиться о подборе пилотов-камикадзэ. Я желаю вам удачи и здоровья. Прощайте».*

## Отдых пилотов

Во время отчаянных боев с использованием столь жестокой тактики, какой же была атмосфера на наших аэродромах, где пилоты-камикадзэ ожидали своей очереди на вылет? Как командир летного состава в Мабалакате и Себу я общался с большинством этих пилотов и потому могу честно сказать, что я не замечал у них никаких следов подавленности и грусти. Например, вечеринки с выпивками были совершенно обычными.

Как-то в середине ноября гарнизон Себу подарил дюжину бутылок сакэ пилотам корпуса специальных атак. Пилоты-камикадзэ воздерживались от выпивки, если существовала вероятность того, что им предстоит отправиться в полет. Однако поблизости не было замечено никаких вражеских соединений, поэтому я приказал доставить подарок в общежитие.

После ужина на командный пункт прибежал посыльный с сообщением, что меня приглашают на вечеринку. Лейтенанта Канно, который еще не залечил рану ноги, также пригласили, и его принесли на плечах нескольких улыбающихся пилотов. Стол был завален множеством всяких деликатесов, сакэ лилось рекой. Для прифронтового района такая вечеринка была просто великолепной, и все мы прекрасно провели время.

Один пилот, который уже успел хорошо набраться, огорошил меня, когда подошел и спросил: «Когда я совершу специальную атаку? Почему вы до сих пор не отправили меня?»

Его вопрос подтолкнул вмешаться соседа: «Меня зачислили в корпус специальных атак, когда его только формировали, однако добровольцы, пришедшие позднее, уже сделали свое дело. Сколько мне придется еще ждать?»

Ответ на эти вопросы я должен был найти немедленно, и тут меня осенило. «Ты помнишь, как самый знаменитый из величайших японских воинов Масасигэ Кусу-ноки накануне своей последней битвы вызвал к себе своего сына-воина и приказал ему отправляться домой к матери? Рано или поздно настанет время каждого из нас. Специальные атаки самого различного характера будут продолжаться, пока не установится мир во всем мире. Поэтому, ребята, думайте о себе как о первых среди многих и не жалуйтесь, что вы отправляетесь на задание на пару дней позже кого-то другого».

Они кивнули, однако первый летчик все-таки заметил: «Да, я понимаю, что вы хотите сказать. Но я думаю, что все-таки лучше быть старшим Кусуноки».

Тема беседы сменилась, когда один из пилотов спросил: «А существует ли субординация согласно званиям в храме Ясукуни?»

Я ответил: «В храме Ясукуни нет никакой табели о рангах. Первенство полностью определяется временем прибытия».

«В таком случае я обойду вас, господин капитан 2 ранга, потому что вам предстоит послать в полет многих перед тем, как вылететь самому».

«А что мы сделаем с капитаном 2 ранга, когда он появится в Ясукуни?» — спросил кто-то.

«Давайте назначим его дежурным по кухне!» — За этим последовал взрыв хохота.

Немного позднее я решил покинуть вечеринку. Двое или трое пилотов вышли следом за мной, и тут же начали упрашивать выбрать их для специальных атак как можно скорее. Часть товарищей услышала их просьбы и принялась кричать: «Нечестно! Нечестно! Никаких любимчиков!» Эти странные слова затерялись в общих криках, но я не мог их забыть.

Новые пилоты, которые прибывали на замену отправившимся в полет, также горели желанием ринуться в бой. Нам не требовались какие-то специальные меры для подъема боевого духа. Но в Мабалакате, Себу и во всех других пунктах базирования камикадзэ новичкам следовало не только рассказать о важности их задачи, но и ознакомить их с расположением и состоянием наших авиабаз на Филиппинах. Обычно я читал эти лекции среди высоких кустов на краю аэродрома. Туда даже притащили большую грифельную доску. Однако иногда лекцию приходилось читать в плохо освещенном помещении казармы. И почти всегда их сопровождал рев моторов вражеских самолетов где-то в небе.

Многие пилоты корпуса специальных атак отправлялись в полет в тот же самый день, когда их зачисляли в корпус. Никто не мог предугадать, что произойдет завтра. Летчики внимательно изучали обстановку, задавали мне вопросы, которые выказывали их искреннюю заинтересованность. В их отношении к делу не было ни малейшего признака подавленности и сожаления. Они оставались по-прежнему веселыми и общительными, когда собиралась компания, и такими же старательными в работе. Они просто были людьми, которые старались выполнить свой долг.

На каждой лекции появлялись новые лица и пропадали старые. Инструктор и предмет лекции оставались прежними, но аудитория постоянно менялась. Поэтому я заметил одно лицо, которое мелькнуло несколько раз. Это был энсэйн Ёносукэ Игути, которого перевели к нам в 201-ю авиагруппу из отряда специальных атак «Дзимму» Второго корпуса камикадзэ. Ранее он был штурманом авианосного пикировщика «Джуди», а теперь начал службу в Первом корпусе камикадзэ.

Каждый раз на моей лекции он устраивался в заднем ряду и старательно записывал все, что я рассказывал. Когда я кончал говорить и летчики начинали задавать вопросы, Игути неизменно находил, о чем спросить. Его многочисленные посещения и повышенное внимание не оставляли сомнений, что летчик желает быть в курсе всего и не собирается

оставлять на волю случая ни малейшей детали.

Вечером 13 декабря самолеты-разведчики обнаружили в проливе Суригао крупное вражеское соединение, идущее на запад. Было ясно, что противник, закрепившись в Таклобанае на острове Лейте, подготовил новую десантную операцию. После этого сообщения на командном пункте в Мабалакате началась лихорадочная активность. 7 истребителей «Ирвинг» и 4 гидросамолета-бомбардировщика утром следующего дня были подняты в воздух, чтобы обнаружить противника у острова Негрос. Хотя поиски результатов не дали, было решено поднять ударную группу для атаки невидимого противника. В этот день мы подготовили самую мощную атаку корпуса. Группа обеспечения состояла из 2 разведывательных самолетов «Мирт», которые должны были провести разведку перед самой атакой, 13 истребителей «Зеро» и 23 истребителей «Джордж», которые должны были прикрывать камикадзе. Первый отряд специальных атак состоял из 17 истребителей «Зеро», второй отряд — из 3 пикировщиков «Джуди», третий — из 6 истребителей «Фрэнсис». 2 «Зеро» должны были проверить результаты атаки. Энсайн Игути должен был командовать второй группой камикадзе, он летел на самолете, который пилотировал унтер-офицер 2 класса Такедзэ Такебэ.

Одновременно приказ на вылет получили истребители «Зеро», базирующиеся на аэродроме Мабалакат-Западный, и пикировщики «Джуди» на аэродроме Мабалакат-Восточный, которые находились в 2 километрах от командного пункта. Самым главным был немедленный взлет. Я прекрасно помню, как Игути собрал своих людей и помчался к восточному аэродрому. «Зеро» еще поднимались в воздух, когда прилетело звено пикировщиков, идущих в сомкнутом строю. Все самолеты собрались вместе и в 07.30 направились к цели.

Предполагалось провести поиск неприятеля у острова Негрос и в море Минданао, начиная от Думагета на юго-восточной оконечности Негроса, и атаковать противника сразу, как только он будет обнаружен. Однако группе пришлось рассеяться, так как она столкнулась с вражескими истребителями над Батангасом, в 50 милях южнее Манилы. Попыткам восстановить строй помешала плохая погода, и самолеты не сумели найти вражеские корабли. Вечером им пришлось садиться на первых попавшихся аэродромах, и только половина из них вернулась на базу на следующий день.

Но это неблагоприятное стечение обстоятельств ничуть не обескуражило Игути. Он продолжал лететь указанным курсом, несмотря на плохую погоду. Позднее он передал радиogramму: «Противника вокруг Думагета нет. 11.50». Мы решили, что он должен повернуть назад, поэтому его следующая радиogramма просто потрясла нас. «Бомба не хочет отделяться!»

Было ясно, что Игути продолжал поиск противника, несмотря на плохую погоду, но безуспешно. Он уже поставил бомбу на боевой взвод, так как намеревался таранить американский корабль, а теперь пытался избавиться от бомбы, чтобы приземлиться в Себу.

Игути и его пилот испробовали все способы избавиться от бомбы. Следующая радиogramма гласила: «Мы атакуем противника в заливе Лейте». Тогда нам стало ясно, что они так и не сумели сбросить бомбу. После очередной радиogramмы: «Мы над заливом Лейте. 12.25» все находившиеся на командном пункте начали возносить молитвы за успех Игути. Он совершенно спокойно радиовал: «Вражеских истребителей в воздухе нет». Поэтому мы были уверены, что он готовится совершить последнее пикирование.

Голос Игути был на удивление тихим и спокойным. Но если нет вражеских истребителей, то зенитный огонь должен быть особенно плотным. Мы, затаив дыхание, смотрели на репродуктор. «Мы пикируем. 12.37. *Тэнно хэйка банзай!*»

Из этих сообщений видно, насколько высоким было чувство долга наших летчиков. Однако более важным было то, что энсайн Игути и унтер-офицер Такебэ абсолютно все делали правильно. Оторвавшись от товарищей во время воздушного боя, попав в зону плохой погоды, не сумев сбросить взведенную бомбу, они не растерялись. Игути знал, насколько ему хватит топлива и где найти цель. Тщательная подготовка операции принесла

плоды. И мы все верили, что он достиг того результата, которого желал.

### **Моральный дух**

Анализируя отношение этих людей к происходящему, следует помнить, что они считали атаки камикадзе составной частью своих обязанностей. Довольно часто мне приходилось слышать такие высказывания: «Когда мы стали солдатами, то отдали свои жизни императору. Когда мы отправляемся в полет, мы твердо уверены, что, выполняя свое обещание умереть за него, мы помогаем разбить врага. Поэтому «специальная атака» — не более чем просто название. Эта тактика, хотя и необычная по форме, просто еще один способ исполнить наш долг военных».

Это мнение было всеобщим, и его разделяли все пилоты 201-й авиагруппы на Филиппинах. Их вылеты происходили обыденно. Не было ни театральных жестов, ни истерик. Они просто выполняли свой долг.

Обычно камикадзе поднимались в воздух вскоре после обнаружения вражеского соединения. Давайте представим, что самолет-разведчик обнаружил противника в 08.00. Радиограмма сразу отправляется в штаб в Манилу, где выбирают, с какого аэродрома будет нанесен удар. Обычно это занимает до 2 часов. К тому времени, когда пилоты будут подняты по тревоге и получат инструктаж, техники подготовят самолеты и те взлетят, пройдет еще около 2 часов. Это означает, что от момента обнаружения до вылета отряда специальных атак пройдет примерно 4 часа.

Это довольно много, и потому пилоты получали завтрак в специальной упаковке. После получения сообщения о замеченных силах противника моя обычная работа на аэродроме практически прекращалась до момента взлета самолетов. Я должен был готовить вылет. Когда я прибежал, чтобы проинструктировать пилотов, они видели, как я замотан и устал, а потому то один, то другой предлагал свой завтрак мне.

Пока летчики ждали моих инструкций, они тихо переговаривались между собой, и я слышал замечания, вроде: «А что, если целиться в трубу авианосца? Это может быть очень эффективное попадание, так как трубы слабо забронированы».

«Да, но трубы обычно изогнуты, поэтому в них сложно попасть».

Такие разговоры больше напоминали обсуждение мест удачной рыбалки, чем анализ места встречи со смертью. Глядя на пилотов 201-й авиагруппы, я был убежден, что их боевой дух вполне соответствует той задаче, которую им предстоит выполнить.

Когда начала разворачиваться программа специальных атак, люди старались приложить все свои силы, чтобы обеспечить ее успех. Особенное рвение проявляли механики. Они часто высказывали опасения за исправность подготовленных ими самолетов. Плохо подготовленный самолет означал сорванное задание. Если он вернется на базу из-за какой-то поломки, пилот будет страшно разочарован. Видя чувства летчиков в подобных случаях, наземный персонал делал все возможное и невозможное, чтобы содержать самолеты в идеальном состоянии. Иногда перед самым вылетом пилот прибежал ко мне и просил: «Дайте мне другой самолет! У этого неисправен мотор!»

В таких случаях не было времени готовить другую машину, так как отряд не мог ждать. Я старался придумать хоть какое-то объяснение, чтобы втолковать разочарованному пилоту, что ему придется забыть о сегодняшнем вылете. «Другие уже улетели. Вы просто не сумеете догнать их. Мне очень жаль, но я ничем не могу помочь. Идите отдыхайте. Наверное, это жест божественного провидения. В следующий раз вам повезет больше».

Мне всегда было больно смотреть на пилота, не сумевшего вылететь по приказу. Он молча уходил и следил, как его товарищи исчезают вдаль. Никакие слова не могли его утешить. Один корреспондент сказал мне, что нет более жалостного зрелища на земле, чем такой летчик. Но ничуть не менее жалко было смотреть на механиков, которые допустили оплошность.

Механики и техники работали практически круглосуточно. Однажды я собрал их,

чтобы выразить свою благодарность за прекрасную работу, и посоветовал хотя бы изредка отдыхать. Я напомнил, что война еще будет продолжаться много месяцев, поэтому им крайне важно отдыхать, что не обессилеть окончательно. Но механики ответили, что я могу не беспокоиться о них. «Мы можем валяться в тени самолета, потому что днем все равно больше нечего делать», — сказал один.

Но наземному персоналу приходилось не только ремонтировать и обслуживать самолеты. Люди также засыпали бомбовые воронки и расчищали взлетные полосы от осколков после каждого вражеского налета. Если такой осколок оставить на полосе, он может проткнуть шину самолета. Так как противник совершал налеты ежедневно, расчищать полосы приходилось очень часто.

У нас был один авиамеханик, который долго и тщательно чистил кабину каждого самолета, предназначенного камикадзэ. Он считал, что самолет становится гробом летчика, а потому в нем не должно быть ни единого пятнышка. Один из пилотов был так поражен этой заботой, что специально вызвал механика и поблагодарил его, сказав, что чистота в кабине очень много для него значит. На глазах механика заблестели слезы, он не мог говорить. Однако когда самолет выруливал для последнего взлета, механик долго шел рядом, держась за крыло.

Когда самолеты возвращались на аэродром после вылета — те, которые возвращались, — их встречал наземный персонал. Как только пилот выпрыгивал из кабины, механики на руках закатывали самолет на место замаскированной стоянки, чтобы укрыть от вражеских налетов. Иногда ремонт и заделка пробоин начинались еще до того, как пилот успевал прибыть на командный пункт для доклада. Меня всегда удивляла скорость работы этих людей и их энтузиазм. Такое же рвение проявляли буквально все, находившиеся на базе, в том числе медики и служба снабжения, которые обычно прямо не участвуют в обеспечении боевой деятельности. Но все люди стремились нам помочь и прилагали максимум усилий, словно каждый из них был пилотом-камикадзэ.

Однажды меня пригласили осмотреть макет самолета, который сколотили плотники в своей мастерской. Мы расставляли эти макеты в качестве приманки для вражеских летчиков. Выкрашенный темно-зеленой краской, с красными кругами на крыльях и фюзеляже, он выглядел совсем как настоящий истребитель «Зеро». Я окрестил эту модель «Изделием Себу № 1» и спросил плотника, как быстро они могут строить такие «самолеты».

Он ответил: «Мы можем делать по две штуки в день».

«Отделение Себу авиастроительного завода ВМФ в месяц производит до 60 самолетов», — сказал я, немало развеселив плотников.

Несколько этих фальшивых самолетов были расставлены вдоль старой взлетной полосы и небрежно укрыты листьями и травой. Это должно было произвести впечатление, что самолеты старались замаскировать, но не очень аккуратно. Я следил за работой в бинокль с веранды командного пункта. Все выглядело очень реалистично.

Тем временем наши настоящие самолеты, отлично замаскированные, стояли глубоко в лесу и у подножья гор. Даже кончики пропеллеров были старательно укрыты. Дорожки, ведущие от летного поля к стоянкам, также были тщательно замаскированы, чтобы их нельзя было обнаружить с воздуха.

После того как эти приготовления завершились, мы с нетерпением стали ждать очередного вражеского налета. Это было странно, так как обычно мы такие налеты ненавидели и боялись их. Особенно волновались плотники, строившие макеты.

Когда наконец прозвучал сигнал воздушной тревоги, я начал гадать, какая же часть аэродрома подвергнется удару. Когда американские «Хеллкэты» появились над горами к западу от Себу, не осталось сомнений, что они заглотили приманку. Вражеские истребители раз за разом яростно обстреливали фальшивки, не обращая внимания на наш зенитный огонь. Я следил за ними из безопасного убежища и улыбался, глядя, как американцы ожесточенно уничтожают макеты. Мне даже было немного жаль пилотов, которые рисковали жизнью ради этих ложных целей.

Под некоторыми макетами были расставлены канистры с бензином, но почему-то ни одна не загорелась. После обстрела последовала бомбежка, а потом налет закончился. Половина наших ложных самолетов была повреждена пулеметным огнем, а один совершенно уничтожен. Уловка достигла цели.

Производство фальшивок продолжалось, и они исправно обманывали противника. Но выиграть этим войну мы не могли.

## **Глава 11**

### **Октябрь 1944 — январь 1945 года. Последние операции на Филиппинах**

#### **Формирование второго корпуса камикадзэ**

После провала операции «СЁ» и гибели половины флота адмирала Куриты первоначальная цель формирования корпуса специальных атак — обеспечение прорыва Куриты в залив Лейте путем нейтрализации американских авианосцев — отпала. Однако корпус не был распущен, и использование самоубийственных таранов не прекратилось.

Новой целью корпуса камикадзэ стало взаимодействие с армией, которая пыталась уничтожить высадившиеся вражеские войска после того, как не удалось ликвидировать плацдармы в момент высадки. Оценив ситуацию, командование японских войск на Филиппинах решило, что вражеские войска на Лейте можно удержать, если обороняющая остров 16-я пехотная дивизия получит достаточно подкреплений. Поэтому, начиная с ноября, действия японской авиации были направлены на поддержку доставки подкреплений гарнизону Лейте. Для этой цели японские самолеты сосредоточили свои атаки на транспортах противника, пытаясь нарушить его перевозки. Сначала все усилия камикадзэ были направлены против вражеских авианосцев, но теперь было решено, что и транспорты также заслуживают внимания.

Поэтому морская авиация была использована для поддержки действий армии.

Однако в 1-м Воздушном Флоте осталось не более 50 самолетов еще до того, как начались специальные атаки. Вскоре он полностью израсходовал свои силы, как и 2-й Воздушный Флот. Однако, несмотря на продолжающиеся отважные атаки пилотов-камикадзэ, вражеские авианосные соединения продолжали крейсировать в водах к востоку от Лейте. Они поддерживали свои войска на плацдарме в Таклобане, которые быстро строили временные аэродромы. Вскоре стало ясно, что в любое время можно ожидать высадки нового американского десанта.

В конце октября и начале ноября японская базовая авиация понесла очень тяжелые потери, поэтому стало ясно, что немедленно требуются пополнения. В Японии командование прилагало все силы, чтобы отправить на юг как можно больше самолетов для пополнения потрепанных эскадрилий на филиппинских аэродромах. Однако вице-адмирал Ониси, занимавший пост начальника штаба базовой авиации флота, был убежден, что любые действия, использующие обычную тактику, совершенно бесполезны. В начале ноября он спешно вылетел в Токио, чтобы лично проинформировать Генеральный штаб и командование Объединенного Флота о критической ситуации, сложившейся на Филиппинах. Он намеревался потребовать 300 самолетов для оснащения корпуса специальных атак. Ониси верил что, имея 300 самолетов, он сумеет помешать противнику высадиться на Лусоне.

Так как я входил в состав штаба адмирала, то сопровождал его во время полета в Японию. Я должен с грустью отметить, что к этому времени страшное напряжение военного времени начало сказываться на здоровье адмирала. Он чувствовал себя настолько плохо, что во время обратного перелета его доставили на борт бомбардировщика «Бетти» на носилках.

Императорскую ставку наконец-то удалось убедить, что положение сложилось действительно отчаянное. Однако, несмотря на это, найти 300 самолетов для Филиппин не удалось. Отчаянными усилиями удалось наскрести в учебных центрах Омурэ, Гензана,

Цукубы и других не более 150 машин. Эти самолеты пилотировали энсайны резерва, ни один из которых не имел и 100 часов налета, курсанты и инструкторы. Все они были переданы 1-му Воздушному Флоту, сведены в новый корпус специальных атак и переброшены на Формозу для прохождения специальной подготовки.

Поэтому, когда адмирал Ониси возвращался на Филиппины, я долетел вместе с ним только до Формозы, где должен был организовать тренировку новых пилотов-камикадзэ. Именно их подготовка стала моей главной обязанностью. К тому времени, когда первые отряды прибыли на Формозу, на аэродромах Тайчу и Тайнаня, которые должны были стать основными учебными базами, все было уже готово.

### **Вводный курс и тактика**

Вводный курс новых пилотов корпуса камикадзэ занимал всего лишь 7 дней. Первые 2 дня они проводили, отрабатывая только взлет, то есть период от момента поступления приказа на вылет до того, как все самолеты будут в воздухе и построятся. Следующие 2 дня посвящались отработке полета группой, хотя продолжало уделяться внимание взлету. Последние 3 дня были отданы в основном изучению и отработке приближения к цели и атаке. Но и сюда, опять-таки, включались взлет и групповые полеты. Если бы позволяло время, этот курс обязательно был бы повторен.

Первые 2 месяца операций камикадзэ показали, что определенные методы атаки позволяют добиться более высокого процента попаданий. Особый упор делался на то, чтобы пилоты использовали все возможные преимущества. Далее мы приведем кое-какие особенно важные нюансы.

### **Подход к цели**

Мы обнаружили, что для таких легких и скоростных самолетов, как истребитель «Зеро» и пикировщик «Джуди», при специальных атаках наиболее эффективными являются 2 метода подхода к цели. Это следует делать либо на максимально большой, либо на максимально малой высоте. Хотя с точки зрения точности штурманской работы и обеспечения максимальной видимости полет на средних высотах идеален, но в данном случае приходилось принимать во внимание иные соображения.

Большие высоты (от 6000 до 7000 метров) были предпочтительны, потому что позволяли уклониться от вражеских истребителей. Самолет на такой высоте нелегко заметить с поверхности моря. Хотя вражеский радар мог засечь наши самолеты на большом расстоянии, истребителям требовалось время, чтобы набрать высоту и выйти в атаку. Кроме того, чем больше высота, тем сложнее действовать перехватчиком. Выше 4000 метров воздух становится разреженным, и пилот должен пользоваться кислородной маской. На высоте 7000 метров способность пилота сражаться резко снижается, так как он не может точно целиться. На этой высоте проблемы с кислородной маской могут привести к тому, что пилот потеряет сознание и управление самолетом. Все эти факторы делают подход на большой высоте наиболее выгодным с точки зрения уклонения от вражеских истребителей.

При подходе на сверхмалых высотах наши самолеты должны держаться над самой поверхностью моря, чтобы избежать обнаружения радаром. В конце 1944 года считалось, что вражеский радар имеет дальность обнаружения более 100 миль для высотных целей и менее 10 миль для низколетящих целей. Воздушному патрулю обнаружить визуально самолеты, скользящие над самой водой, исключительно сложно, что также снижает вероятность перехвата вражескими истребителями.

Во время боев на Филиппинах в октябре и ноябре мы с успехом использовали оба метода. Когда имелись несколько атакующих отрядов, подходы на больших и малых высотах с различных направлений использовались одновременно. Когда появлялась цель, самолеты всех отрядов стягивались к исходной точке для последнего пике.

## **Угол атаки**

При подходе на большой высоте следовало проявлять осторожность, чтобы угол пикирования на последней фазе атаки был не слишком велик. При долгом крутом пикировании ускорение нарастает слишком быстро, самолетом становится трудно управлять, и пилот может потерять контроль над ним. Поэтому особенно важно держать минимальный необходимый угол пикирования, тщательно учитывая направление ветра и перемещения цели.

Самолет, который идет к цели на малой высоте, обнаружив вражеский корабль, должен резко подняться до 400–500 метров, прежде чем спикировать на цель. Такой метод требовал высокого летного мастерства, потому что пилот должен был направить свой самолет на палубу вражеского корабля, чтобы попадание было максимально эффективным.

Приведем один пример. Однажды отряд из нескольких истребителей «Зеро» вылетел из Себу. Держась на малой высоте, самолеты сделали большой крюк и через пролив Суригао вышли к Таклобану. Возле Дулага они внезапно заметили вражеский крейсер. Один из самолетов резко набрал высоту и спикировал почти вертикально на этот корабль. Крейсер разломился пополам и затонул. Так как об этой атаке сообщили самолеты, летевшие на большой высоте, атакованный корабль мог быть эсминцем, а не крейсером. Однако его быстрая гибель подтвердила эффективность удара по палубе под большим углом.

## **Точка прицеливания**

При атаке авианосца наилучшей точкой прицеливания был центральный элеватор, либо точка в одной трети длины корабля, считая от носа. Достаточно хорошими точками прицеливания считались носовой и кормовой элеваторы — это наиболее уязвимые места авианосца. Уничтожение элеваторов неизбежно выводило корабль из строя. При атаке других классов кораблей следовало целиться в основание мостика, где расположен «мозг» корабля. Прямое попадание туда почти наверняка приводило к потере управления и выводило корабль из боя. При атаке эсминцев и других малых кораблей следовало целиться между мостиком и миделем. Попадание в эту точку часто становилось роковым для корабля. Малые военные корабли и транспорты, которые не имели бронированных палуб, были крайне уязвимы для воздушных атак. Одно прямое попадание камикадзэ могло отправить такой корабль на дно.

## **Выбор цели**

Если бы мы не испытывали нехватки самолетов, то для атаки большого авианосца отправляли бы по 4 камикадзэ: 2 для удара по центральному элеватору и по одному для носового и кормового. В теории 2 или 3 самолета считались идеальным составом ударной группы для атаки эскортного авианосца. Однако на практике мы столкнулись с тем, что у противника было слишком много авианосцев, а у нас — слишком мало самолетов, чтобы выполнить эти требования. Поэтому мы обычно отправляли по одному самолету для атаки каждого авианосца, надеясь на удачное прямое попадание.

При подготовке камикадзэ особый упор делался на правильный выбор цели. Когда целей слишком много, крайне важно выбрать самую ценную. Например, 30 октября отряд камикадзэ вылетел из Себу, чтобы атаковать вражеское авианосное соединение, находившееся в 40 милях от острова Сулуан по пеленгу 150°. В 14.30 эти самолеты обнаружили 3 американских авианосца и 1 линкор на SSO от острова Сулуан. Из 3 ударных самолетов первой группы 2 врезались в большой авианосец, а один — в средний. После того как подтвердились эти 3 попадания, в атаку пошла вторая группа из 3 камикадзэ. Один из них снова врезался в большой авианосец, второй — в малый авианосец, третий — в линкор.



Большой и средний авианосцы потеряли ход и стояли, извергая огромные клубы дыма, маленький авианосец и линкор получили тяжелые повреждения.<sup>14</sup>

Это был прекрасный пример правильного выбора целей. Требовалось приложить максимальные усилия, чтобы добиться от пилотов такой же правильной оценки ситуации.

### **Взлет**

При проведении специальных атак очень важно, чтобы пилот, поднимая свой самолет в воздух, имел максимум информации и следовал к цели на предельной скорости. Хорошо замаскированный самолет, припаркованный в стороне от взлетной полосы, редко получает повреждения при налете вражеской авиации. Но когда камуфляж снят и самолет подготовлен к взлету, он отчетливо виден и становится таким же уязвимым, как сидящая на воде утка. Даже после того как пилот-камикадзэ поднимется в воздух, он все равно остается уязвимым для вражеских атак, так как 250-кг бомба сковывает самолет, снижает скорость и маневренность. Поэтому пилоты-камикадзэ особенно тщательно отрабатывали взлет, чтобы успеть набрать высоту и скорость.

Моральный дух летчиков-камикадзэ был исключительно высоким, поэтому некоторые отправлялись в полет, хотя моторы их самолетов имели неисправности. Это было откровенной глупостью, которая приводила к невыполнению задания, вынужденным посадкам и повреждению самолетов. Чтобы не допустить подобных неумных порывов, пилотам не раз повторяли, что они должны тщательно проверять самолеты и немедленно сообщать о любой неисправности.

При взлете на тяжело нагруженном самолете важно не поднимать его нос слишком рано и плавно действовать ручкой управления, держать высоту 50 метров, пока не будет набрана крейсерская скорость. Пилотам также рекомендовали стараться беречь силы перед вылетом и не отвлекаться во время взлета.

Последним важным элементом начала вылета было построение группы при минимальных затратах времени и сил. Чтобы выстроить группу без лишних кругов над аэродромом, самолеты должны держаться в воздухе с интервалами 100 метров вслед за лидером, а потом постепенно смыкать строй. Мы не раз подчеркивали, что отдельные самолеты должны держать свое место в строю, какую бы погоду не встретила группа.

### **Навигация**

Штурманская подготовка особенно важна, когда пилоту предстоит обнаружить цель, имея только ее координаты. Поэтому курсантам-камикадзэ неоднократно подчеркивали необходимость тщательно выдерживать курс, рассчитывать время полета и пройденную дистанцию. Но отряды корпуса специальных атак готовились так поспешно, что удавалось дать пилотам только самые азы. Это приводило к грубым ошибкам.

Например, в середине ноября пришло сообщение, что к востоку от бухты Ламон замечено вражеское авианосное соединение, и 3 камикадзэ были отправлены атаковать его. На следующий день один из самолетов вернулся на базу. Пилот сообщил, что когда они прибыли в указанную точку, то встретили зону плохой погоды и не нашли вражеские корабли. Прочесывая район, самолеты разделились. Когда этот пилот потерял своих товарищей и не смог обнаружить противника, он повернул на запад, чтобы найти остров Лусон и свою базу. Наконец он увидел землю и сел на первом пригодном участке. Это оказалось местечко Эшагуе в 150 милях к северу от Манилы! На следующий день он полетел на юг, следуя вдоль долин, пока не приземлился на родной авиабазе Кларк.

---

<sup>14</sup> В этот день атаками камикадзэ были повреждены авианосец «Франклин» и легкий авианосец «Белло Вуд». *Прим. авт.*

Когда командование решило проверить эту невероятную историю, то выяснилось, что у пилота не было ни карты, ни даже часов! Он отсчитывал время по бурчанию пустых кишок. Потеряв лидера группы, он летел практически вслепую. И это был не единичный случай!

Мы постоянно требовали, чтобы каждый летчик кроме полетной карты имел схему Филиппин, нарисованную им собственноручно, и чтобы он знал, хотя бы в общих чертах, район операций. Но в нервной спешке и суматохе об этих предосторожностях часто забывали, надеясь, что каждый пилот сам тщательно подготовится к вылету. Но это была попытка принять желаемое за действительное, которая уже дорого обошлась нам при Мидуэе.

### **Предохранители бомб**

Самолеты сопровождения иногда сообщали о прямых попаданиях камикадзэ во вражеский корабль, после которых не было видно взрывов. Это было результатом того, что пилот по какой-то причине не снимал бомбу с предохранителя перед последним пикированием. Такие случаи были особенно неприятны потому, что мы теряли незаменимого пилота, тогда как вражеский корабль получал лишь незначительные повреждения. Причины этого каждый раз были свои: размышления о божественном статусе камикадзэ, сомнения в необходимости самопожертвования, усталость, чрезмерное возбуждение и т. д. Сказать точно мы не могли. Скорее всего, летчик оказывался настолько поглощенным желанием поразить цель, что просто забывал сделать важнейший шаг к выполнению своей задачи.

Первым пилотам-камикадзэ рекомендовалось ставить бомбу на боевой взвод сразу после того, как они поднимутся в воздух и окажутся над морем. Но затем, если они не могли обнаружить цель, бомбу следовало сбросить, чтобы самолет смог благополучно приземлиться на базе. Чтобы прекратить это расточительство позднее появился новый приказ: снимать бомбу с предохранителя, как только будет обнаружен противник. Однако часть пилотов все равно забывала об этом. В общем практика ставить бомбу на боевой взвод при обнаружении противника сохранилась. Но ведущему истребителей сопровождения при подходе к цели было рекомендовано приближаться к камикадзэ и убедиться, что каждый пилот снял бомбу с предохранителя. Часто он должен был дать специальный сигнал забывчивому пилоту.

Таковы были основные черты того курса подготовки, разработанного мной, который проходили пилоты-камикадзэ на Филиппинах. Курсанты занимались с огромным энтузиазмом. Специального курса подготовки к полетам на малых высотах не проводилось, потому что крутой набор высоты и резкое пикирование были слишком опасными. Но мы учили пилотов пикировать под углами от 45 до 55 градусов, используя в качестве цели командный пункт аэродрома. Пилоты выполняли пикирование на такой скорости, что у всех на командном пункте возникало ощущение неминуемой катастрофы. Было страшно видеть, как низко они выходили из пикирования, но желание учиться заставляло курсантов забывать об осторожности. Несмотря на кратковременность подготовки, она была достаточно эффективной, и многие пилоты, подготовленные на Формозе, добились блестящих результатов.

### **Моральный дух нового корпуса**

У солдат на фронте, ежедневно сражающихся с противником, почти не возникает проблем с моральным духом. Люди, которые сталкиваются с леденящим душу кошмаром воздушных налетов, с разрывами бомб, грохотом орудий, треском пулеметов; люди, которые видят, как гибнут их товарищи, — такие люди всегда готовы сражаться и могут рисковать жизнью в бою. Но зародить такое желание, не говоря уже о том, чтобы поддерживать его, у солдат, находящихся в тылу, во много раз сложнее. Не было никаких проблем с высоким боевым духом у пилотов на Филиппинах, которые сами подвергались безжалостным

вражеским воздушным налетам и видели бесполезность обычных атак против вражеских кораблей. Но после провала операции «СЁ» на театре военных действий требовались новые пилоты и новые самолеты, если мы желали продолжать тактику специальных атак. Самой серьезной проблемой для всех, занимавшихся организацией новых подразделений, было привить пилотам агрессивность и высокий моральный дух, необходимый камикадзэ, во время тренировок в Японии.

Императорская ставка отдала приказ о формировании новых корпусов, одолеваемая самыми мрачными предчувствиями. Личный состав подразделений был совершенно неопытным, а техника находилась в отвратительном состоянии. По оценкам, из первых 150 самолетов, выделенных камикадзэ, не более половины могли добраться до Филиппин. Даже имея опытных пилотов и хорошие самолеты, при перелетах из Японии не более 70 % машин прибывали на Филиппины. Например, однажды было обещано отправить 15 истребителей для усиления авиации на Филиппинах. Их прибытия ожидали с нетерпением, но отправка несколько раз откладывалась. Наконец, пришло сообщение, что из Каной вылетели 12 самолетов. В следующем сообщении говорилось, что они задержались в Ороку на Окинаве. С этого аэродрома, в конце концов, сумели взлететь только 10 самолетов. Следующая посадка состоялась на острове Мякодзима, еще одна на острове Исигакисима, и лишь 8 самолетов прилетели на Формозу. Хотя последний отрезок пути был сравнительно простым — пересечь пролив Баси и сесть на Лусоне, — только 5 из 8 самолетов долетели до Манилы и сели на аэродроме Николе. Из них один при посадке сломал шасси, а другой — хвостовое колесо. В итоге прибыли только 3 исправных самолета. Это была настоящая трагедия. С учетом подобного, чего мы могли ожидать от неопытных пилотов-камикадзэ?

Ожидались самые различные задержки при наборе добровольцев и их переводе к новому месту службы. Первая группа из 150 самолетов, собранная в Гензане (Корея) и Цукубе (Япония), двинулась в путь короткими прыжками через Омура, Каноя и Ороку. К всеобщему удивлению, через 7 дней после начала операции почти все самолеты прибыли на Формозу. Еще более удивительно, что 140 самолетов и 148 летчиков из запланированных 150 прибыли в Хайнань для обучения. Только 10 самолетов из-за неисправностей не добрались до Формозы, и 2 пилота были отчислены по болезни. 8 летчиков остались без самолетов, но это не остудило их желания следовать в район боев.

Подготовка новых кандидатов в корпус камикадзэ была завершена с максимальной скоростью. Каждый отряд, по мере готовности, отправлялся на Филиппины. В первых числах декабря противник начал бомбежки и обстрелы наших позиций в бухте Ормок на западном берегу острова Лейте, после чего высадил там десант. Поэтому эпицентр наших атак переместился из залива Лейте на подходы к бухте Ормок и в море Камотес. Однако, несмотря на все наши усилия, мы не смогли отразить вторжение противника. 14 декабря американцы двинулись на север в море Минданао и высадились на острове Миндоро, очевидно, готовясь к высадке уже непосредственно на Лусон.

К этому времени моя интенсивная программа подготовки была почти завершена. Но тут я выяснил, что у меня имеются 28 пилотов и только 13 истребителей «Зеро».

Я собрал всех пилотов и сказал: «Так как у нас осталось всего 13 самолетов, не все из вас смогут лететь дальше. Мы отправим остальных, как только позволят обстоятельства».

Это создало серьезную проблему. Пилоты, которым было приказано остаться, начали обыскивать ангары и мастерские, обшаривать все уголки авиабазы. Они подкупали механиков, чтобы те из списанных самолетов собрали нечто, способное летать. Обломки многих самолетов ржавели здесь уже довольно долго. Механики заразились энтузиазмом летчиков и работали круглыми сутками, подталкиваемые и упрямые нетерпеливыми юношами. К намеченному времени отлета они собрали еще 12 самолетов, что довело численность группы до 25 машин. Еще 3 пилота заявили, что согласны лететь в отсеках радиоаппаратуры, и упростили взять их на Филиппины. Но при свете дня выяснилось, что ни один из 12 наспех собранных самолетов нельзя без риска поднять в воздух. Поэтому, несмотря на заявления пилотов, что они готовы рискнуть на этих руинах, взлетели лишь 13

самолетов.

Но в любом случае, эти кое-как подготовленные пилоты сумели доставить на Филиппины гораздо больше самолетов, чем ожидали от них. Это показывает тот высокий моральный дух, которым отличались новобранцы корпуса камикадзэ. Молодые пилоты полностью сознавали меру своей ответственности. Такой дух подталкивает людей совершать невозможное.

После отправки последних самолетов моя работа на Формозе была завершена, и я вылетел вместе с группой из 13 «Зеро». Мы приземлились на авиабазе Кларк вечером 23 декабря. Там я обнаружил, что штаб 1-го Воздушного Флота уже эвакуирован из Манилы. Он обнаружился на маленьком холме возле аэродрома Бамбан, на самой северной оконечности авиабазы Кларк.

### **Отступление на Формозу**

Причиной эвакуации из Манилы было то, что противник продолжал наступление. Судоходство через пролив Суригао было очень интенсивным и осуществлялось практически без помех, если не считать наших обычных воздушных атак против военных кораблей и транспортов, которые проводились почти каждую ночь. Они были почти бесполезны, учитывая огромные силы противника, но самолеты камикадзэ в этих ударах не участвовали, потому что командование стремилось сберечь их для решающей битвы, которая начнется после неизбежной и совсем скорой высадки на острове Лусон.

Японское командование стремилось сберечь как можно больше камикадзэ. Одновременно основная часть войск на Лусоне была сосредоточена на севере вокруг Багио, лишь несколько разрозненных подразделений армии и флота должны были защищать Манилу до последнего человека. Отход на север уже начался.

Было достигнуто соглашение между базовой авиацией флота и армейскими частями, базирующимся на авиабазе Кларк, относительно взаимодействия в грядущем сражении. На этих переговорах морскую авиацию представляли командир 26-й воздушной флотилии контр-адмирал Усиэ Сугимото и начальник штаба 1-го Воздушного Флота капитан 1 ранга Тосихико Одавара. Одавара был известным летчиком, талантливым писателем и обладал сильным характером. Это показывает, насколько тяжелая сложилась ситуация, если два таких высокопоставленных офицера были вынуждены заниматься вопросами наземной обороны.

Главным узлом обороны авиабазы Кларк была выбрана гора в 3 милях к западу от Бамбана. Там было построено множество укреплений, которые начинались с высоты примерно 300 метров. Адмирал Ониси передал руководство всеми воздушными операциями адмиралу Фукудомэ и посвятил всю свою энергию организации обороны на земле. Путешествуя по опасным горным тропинкам, он несколько раз лично посещал будущие оборонительные позиции, чтобы дать указания по строительству укреплений. Судя по всему, он был намерен погибнуть здесь, где многие молодые мужчины, реализовавшие предложенную им тактику специальных атак, отправились в свой последний полет.

1 января 1945 года в Бамбане все собрались на небольшой площади возле бомбоубежища. Построившись, мы поклонились в сторону далекой родины и вознесли молитву за здоровье императора. Последовал традиционный ужин с рисовыми кексами, так мы отпраздновали наступление Нового Года. Это было настоящее пиршество, если учесть скудные продовольственные пайки и осточертевший жиденький бататовый суп.

В этот вечер в здании штаба царил праздничная атмосфера. Мы варили бататы, а ёкан (сладкое бобовое желе), доставленный из Японии, служил украшением стола. Порции ёкана шли по кругу, и оставалась еще одна, когда из радиорубки принесли сообщение. Адмирал Ониси остановил посыльного, когда он уже собирался выйти из комнаты, и отдал ему последнюю порцию.

Когда наш старший шифровальщик Мисака вскоре после этого совершал обход

аэродрома, он услышал подозрительное шевеление в радиорубке. Решив выяснить, что там происходит, он увидел 10 возбужденных молодых радистов, пытавшихся разрезать маленькую порцию сладкого желе на 10 равных кусочков.

Эти юноши прибыли с последним кораблем, прорвавшимся на Филиппины. Они работали в радиорубке по много часов каждый день, полуголые, обливаясь потом. Радиорубка размещалась в душном отсеке бомбоубежища, не имевшем вентиляции.

Когда Мисака рассказал, какой восторг вызвала эта несчастная порция *ёкана*, мы невольно пожалели радистов. Испытывая голод и лишения, они безропотно обслуживали рации круглыми сутками. Когда позднее нам пришлось отступить, они ушли далеко в горы вместе со своей тяжелой аппаратурой и продолжали работать, не выражая недовольства. По-своему они не уступали людям, которые встретили смерть, протаранив вражеские корабли.

Празднование Нового Года стало последним радостным днем в Бамбане, да и вообще на Филиппинах. Ровно через неделю буквально весь американский флот появился в заливе Лингаен, находящемся в 100 милях на север от Манилы. В течение 2 дней орудия самого сильного флота в мире обстреливали западный берег Лусона, а сотни авианосных самолетов ревели в небе. 9 января противник начал высадку десанта с армады, насчитывающей более 1000 кораблей.

Во время этих предварительных операций противника самолеты наших подразделений специальных атак продолжали делать все, что только могли. Однако к моменту высадки американцев в заливе Лингаен численность японской авиации на Филиппинах упала ниже 100 самолетов. Этого было совершенно недостаточно, чтобы остановить продвижение врага.

Задолго до высадки в заливе Лингаен исход битвы стал совершенно ясен японскому верховному командованию. Уже было принято решение создать основную оборонительную позицию в горах севернее Манилы. Основная масса войск была отведена на север, лишь горстка солдат должна была сражаться на улицах Манилы. Теперь, когда наши авиационные части остались практически без самолетов, следовало решить, что делать с освободившимися офицерами и рядовыми.

Вскоре после полудня 4 января адмирал Ониси вызвал меня в свой кабинет. Там находился также контрадмирал Томодзо Кикиути, начальник штаба 2-го Воздушного Флота.

Адмирал Ониси сразу перешел к сути дела. «Теперь, когда у нас не осталось самолетов, я принял решение эвакуировать личный состав 2-го Воздушного Флота на север и оставить здесь сражаться до последнего 1-й Воздушный Флот. Что вы думаете об этом, Иноуги?»

Я задумался, пытаюсь принять во внимание ответственность, лежащую на адмирале. «Так как этот район входит в зону ответственности 1-го Воздушного Флота, и так как мы более не способны проводить здесь воздушные операции, я также думаю, что следует отвести 2-й Воздушный Флот на север, где у него еще будет шанс встретить врага».

Адмирал Кикиути глубоко задумался. А потом, после некоторых колебаний, он сказал: «Мне не нравится идея бросить 1-й Воздушный Флот. В конце концов, наши структуры еще действуют».

Адмирал Ониси посмотрел по очереди на нас обоих. «Благодарю вас, господа. Я сообщу это адмиралу Фукудомэ».

Через 2 дня мы узнали, к чему привела беседа двух адмиралов. Все это время личный состав 1-го Воздушного Флота готовил свои горные позиции к последней битве на земле. Пилотов, которым сейчас было просто нечего делать, было решено отправить первыми. Они пешком поднялись в горы, неся на себе оружие, продукты, палатки.

6 января адмирал Ониси снова вызвал нас к себе. На этот раз присутствовал начальник штаба 1-го Воздушного Флота Одавара. Адмирал Ониси начал с того, что зачитал приказ командующего Объединенным Флотом, который был получен в штабе Командования Юго-Западного района в Багио. Суть приказа сводилась к следующему:

«1. 2-й Воздушный Флот потерял боеспособность и расформируется.

Его авиационные подразделения передаются 1-му Воздушному Флоту.

2. Зона ответственности 1-го Воздушного Флота распространяется также на Формозу.

3. Штаб 1-го Воздушного Флота будет переведен на Формозу.

4. Пилоты и старшие радисты будут эвакуированы на Формозу.

5. Этот приказ вступает в силу 8 января 1945 года».

Адмирал Ониси объяснил, что приказ передан раньше времени, и потому должен быть исполнен немедленно. Он спросил, что мы об этом думаем. Так как капитан 1 ранга Одавара не желал говорить, я произнес: «Господин адмирал, забирайте своего адъютанта и немедленно улетайте. Мы с капитаном 1 ранга Одавара позаботимся здесь обо всем и поможем командиру 26-й воздушной флотилии».

Я твердо верил, что только адмирал Ониси способен найти выход из той ужасной ситуации, в которой мы оказались. Когда я сопровождал его в Токио в конце ноября, я рекомендовал своим друзьям в Бюро личного состава и Морском генеральном штабе немедленно отозвать его в Японию для общего руководства войной. Война в воздухе приобретала все большее значение, а он был «воздушным адмиралом» до мозга костей. Ониси был тем самым человеком, который должен принимать решения в критические моменты. Я сказал об этом в Токио, а сейчас еще более уверился в своей правоте. Именно поэтому я сейчас убеждал его вернуться в Японию и руководить операциями из Токио, где он получит возможность полностью реализовать свой потенциал.

Ониси резко ответил: «Вы прекрасно понимаете, что я не могу в одиночку заменить весь свой штаб».

Я ответил: «Разумеется. Но ваш штаб последует за вами при первой возможности. Пожалуйста, улетайте, как только сможете. То, что срок исполнения приказа постоянно сдвигается вперед, ясно показывает, что командование хочет сохранить вас в живых для новых операций».

«Нам не одержать победу, даже если я вернусь в Японию».

Я возразил: «Вы не сможете победить, но можете продолжать сражаться. Наши надводный флот и авиация понесли колоссальные потери, но наши подводные лодки еще могут сражаться».

Он пробормотал: «Люди скажут, что Ониси принял поспешное решение. Более того, меня не слишком устраивает ход подготовки к боям на земле, поэтому я не могу переложить на кого-либо ответственность за это, так как я сам не чувствую уверенности».

«И как долго вы собираетесь приводить дела в порядок, чтобы обрести эту уверенность?» — спросил я.

«Мне нужно, по крайней мере, еще 10 дней», — ответил адмирал.

«За 10 дней невозможно исправить ситуацию. А если вы попытаетесь остаться еще на 10 дней, попытка, скорее всего, закончится отставкой. Вы должны принять решение об эвакуации немедленно».

«Я не могу принять решение, пока не переговорю с контр-адмиралом Сугимото и вице-адмиралом Кондо.<sup>15</sup> Они будут отвечать за этот район, если я улечу, поэтому было бы справедливо узнать их мнение».

Эти переговоры состоялись, и после их окончания некоторые подразделения были извещены, что летчиков, которых эвакуировали в горы, следует срочно вернуть.

Этот приказ было особенно трудно исполнить. Бескрылые летчики успели рассеяться по горным лесам. Приходилось рассылать людей по самым дальним горам и ущельям, чтобы вернуть каждого из них чуть ли не по одиночке.

Кроме того, возникла серьезная моральная проблема. Количество летчиков, которых

---

<sup>15</sup> Контр-адмирал Усиэ Сугимото был командиром 26-й воздушной флотилии, а вице-адмирал Каздума Кондо — начальником арсенала ВВС. *Прим. авт.*

предстояло эвакуировать на Формозу, было строго ограничено количеством имеющихся транспортных самолетов. Поэтому количество извещенных пилотов следовало держать в пределах этого лимита, так как мы опасались, что известие об эвакуации подорвет пока еще высокий боевой дух войск.

Несмотря на все трудности, все требуемые люди были собраны в штабах к вечеру следующего дня. Я сделал все возможное, чтобы подготовить их эвакуацию на север в тот же день, 7 января.

В результате совещаний адмирала Ониси с адмиралами Сугимото и Кондо по их требованию было решено, что Ониси и его штаб задержатся еще на 3 дня. Они эвакуируются, только если противник высадится на самом Лусоне. Адмирал Ониси также согласился оставить двух офицеров штаба: капитана 2 ранга Миямото, отвечавшего за ведение боев на земле, и капитана 2 ранга Ямагути из службы вооружений. Когда адмирал сообщил мне об этом и приказал начать приготовления, я возразил: «Если вы решили оставить двух членов вашего штаба, позвольте остаться всем. Если штаб должен эвакуироваться, то в полном составе».

Адмирал Ониси снова встретился с адмиралом Сугимото, чтобы обсудить это, и они пришли к решению, что будет эвакуирован весь состав штаба 1-го Воздушного Флота.

В течение следующих 3 дней половина пилотов и штабных офицеров отправилась по земле в Тугегарао, откуда они должны были на самолетах переправиться на Формозу. Этой группе по пути пришлось несколько раз отбивать нападения филиппинских партизан. Лишь с огромными трудностями они добрались до цели.

В полночь 9 января остатки штаба простились с адмиралом Сугимото на холме рядом с Бамбаном и отправились на авиабазу Кларк, где нас ждал самолет на Формозу.

Однако мы вылетели с аэродрома Кларк только в 03.35. наш отлет задержался более чем на час, потому что адмирал Ониси ввязался в спор с командиром авиагруппы, остающейся здесь, и не желал уходить, пока не убедит того.

Поэтому солнце уже стояло высоко в небе, когда мы подлетали к Формозе. Это вызывало серьезную тревогу, так как в дневное время противник полностью господствовал в воздухе, даже над Формозой, и мы опасались атаки американских истребителей. Еще больше осложняло дело то, что остров оказался закрыт низкими тучами, которые сделали посадку невозможной.

Пока мы метались взад и вперед, разыскивая просвет в тучах, нас приветствовал огонь зениток в окрестностях Такао. Чтобы обойти их, мы сделали широкую дугу в сторону моря и попытались снова пройти район, теперь на малой высоте. Нам повезло, мы нашли участок чистого неба над Хайнанём и благополучно приземлились на аэродроме Такао. Пока самолет рулил к месту стоянки, прозвучал сигнал воздушной тревоги, а через 5 минут после того, как мы убрались со взлетной полосы, вражеские авианосные самолеты начали очередной мощный налет на аэродром. Мы едва спаслись.

Адмирал Ониси позднее вспомнил этот инцидент и заметил: «Если бы нас сбили в тот день, мы избежали бы многих проблем».

Он часто думал о людях, оставшихся на Филиппинах, и пока мы находились на Формозе, я не раз слышал, как он говорит: «Как-нибудь я спрыгну на парашюте в горах рядом с авиабазой Кларк и нанесу визит Сугимото».

## **Глава 12**

### **Декабрь 1944 — январь 1945 года. Исход с Филиппин**

#### **Последний вылет из Мабалаката**

То, что происходит в штабах, в войсках становится известно далеко не сразу. Но мы в Мабалакате в течение всего ноября и декабря прекрасно знали, что положение на

Филиппинах стремительно ухудшается. 23 декабря, когда мой друг Иногути наконец прилетел во главе группы из 13 «Зеро», мы уже знали, что новых подкреплений с Формозы не будет.

Новые самолеты всегда прилетали в Мабалакат перед наступлением темноты, чтобы противник не получил лишней возможности перехватить их. Мы с капитаном 2 ранга Тамаи обычно встречали самолеты на летном поле и следили, как они садятся, чтобы потом приветствовать летчиков.

Однажды вечером мы смотрели, как садится очередная группа самолетов, прилетевшая с Филиппин, и Тамаи одобрительно кивнул.

«Какая отличная посадка, Накадзима! Это удивительно, учитывая их молодость и неопытность».

Наземный персонал уже был наготове и ждал. Они перехватывали самолеты, как только те завершали пробежку, и откатывали машины в укрытие. Самых пилотов доставили на командный пункт на автомобиле. Командир выстроил летчиков перед капитаном 2 ранга Тамаи и громко отрапортовал:

«Лейтенант Каная из 201-й авиагруппы прибыл вместе с 12 пилотами». Затем он указал на одного летчика, стоявшего немного поодаль, и высокомерно добавил: «А этот человек не из моей группы».

Слова Канаи, а главное — его тон показывали, что лейтенант считает этого летчика нежеланным довеском. Я не смог сдержать улыбки, потому что пилот, о котором он говорил, был одним из ветеранов 201-й авиагруппы, который только что выполнил специальное задание, прилетев с Формозы обратно на Филиппины. Но в то же время я невольно подумал, что этот «лейтенант Каная» — очень многообещающий юноша.

Он сразу признал справедливость нашего совета взлетать как можно скорее и почти весь день посвятил тренировке. Он со своими летчиками бегал от командного пункта к самолетам и отрабатывал спешную подготовку к взлету. Таким способом Каная хотел свести к минимуму время между приказом и взлетом. Несмотря на теплую погоду, пилоты тренировались в полной летной форме.

Однажды я следил, как Каная в очередной раз гоняет своих пилотов, но тут неожиданно прозвучал сигнал воздушной тревоги. Я увидел большую группу вражеских тяжелых бомбардировщиков В-24, приближающуюся с востока. Было уже слишком поздно прятаться в бомбоубежище, и я приказал всем укрыться по способности. Так как на поле не было ни блиндажей, ни щелей, то самым лучшим укрытием казались заросли бамбука, где были замаскированы наши самолеты.

Лично для себя я нашел канавку глубиной 5 дюймов и лежал в ней на спине, следя, как пролетают огромные бомбардировщики. Они летели точно вдоль нашего расположения на высоте около 3000 метров, и я с ужасом подумал, что произойдет, если американцы вдруг вздумают сейчас сбросить бомбы. Затем, когда они это сделали, я с облегчением сообразил, что бомбы лягут перелетами.

В воздух поднялось огромное облако пыли, и земля содрогнулась, словно началось землетрясение, ведь бомбы разорвались не так уже далеко от цели. Затем на некоторое время повисла мертвая тишина, после чего отдаленные разрывы на авиабазе Кларк подтвердили, что мы живы. Вражеские самолеты улетели.

Мы выползли из своих щелей и норок и даже рассмеялись, так как напряжение спало. Пилоты не говорили этого, но каждый из них явно подумал: «Нам повезло. Пока мы не протаранили противника, наши жизни имеют огромную ценность. Мы просто не имеем права погибнуть по глупости или неосторожности».

Летчики Канаи продолжали тренировки, и время взлета группы неуклонно сокращалось. Но эти результаты не устраивали командира, и на следующий день он начинал тренировку заново.

При организации специальной атаки я должен был запросить у командира каждого отряда список личного состава с указанием готовности пилотов. На основании этих списков



я подбирал состав группы, который представлял на утверждение командиру. В каждом списке, представленном лейтенантом Канасей, на первой строке красовалась его собственная фамилия. Получив первый такой список, я не выбрал лейтенанта и объяснил ему, что если он погибнет, то никто уже не станет заботиться о летчиках его отряда. Тем не менее, когда в следующий раз потребовались кандидаты из его отряда, Канал упрямо вписал самым первым самого себя. Такие поступки лучше всяких слов доказывали высокий боевой дух корпуса специальных атак. Каная был образцовым воином корпуса камикадзэ.

После того как противник закрепился на Лейте и высадился на Миндоро, в начале января он высадил крупный десант на Лусоне. В этой битве приняла участие вся наша авиация, в том числе и тщательно подобранные подразделения специальных атак. Но мощь противника оказалась неодолимой. Разведывательный самолет сообщил: «Группа из 300 вражеских кораблей к западу от острова Миндоро. Курс норд, скорость 14 узлов». За этим последовало новое сообщение: «Группа из 700 вражеских кораблей замечена южнее первой. Курс норд, скорость 12 узлов».

Эти донесения и потрясали, и ужасали. Никогда раньше мы не встречались с такими огромными силами. Но в то время мы не знали, что была еще и третья группа, состоящая примерно из 400 кораблей, которая следовала за первыми двумя. Воды от Миндоро до Лейте просто кишели вражескими кораблями. В их число входило множество военных кораблей, ошестинившихся стволами зениток, как еж иглами. Они должны были отбивать наши специальные атаки.

Сообщение наших самолетов-разведчиков имели огромное значение, однако в них ничего не говорилось о месте, куда следуют корабли противника. Собираются ли американцы высадиться в Маниле? Или в заливе Лингаен? Или их целью является Апарри на севере Лусона, ведь в этом случае они отрежут нам пути эвакуации с Филиппин. Обо всем этом мы могли только гадать. Но было одно печальное обстоятельство, сомневаться в котором нам не приходилось. 201-я авиагруппа имела **всего 40 исправных самолетов**, чтобы противостоять полчищам врага.

Командование приказало произвести атаку всеми имеющимися самолетами. Одновременно было отдано распоряжение сжечь все неисправные самолеты. После этого личный состав авиационных частей должен был превратиться в пехоту. В соответствии с этим приказом, мы собрали 40 самолетов для одной последней атаки значительно превосходивших нас сил противника.

5 января 1945 года в 19.45 Каная повел 2 самолета сопровождения и 15 несущих бомбы камикадзэ из Мабала-ката, чтобы атаковать корабли противника, следующие на север, когда те окажутся к западу от острова Лубанг. Теперь мы уже знали, что эти корабли направляются в залив Лингаен. Пришло сообщение, что самолет Канай врезался в один из них.<sup>16</sup> Это был последний день запланированных операций 1-го Воздушного Флота на Филиппинах. Каная хорошо заботился о своих летчиках и выполнил свой долг до конца. Цель его жизни была достигнута.

Так закончился день 5 января. Все исправные самолеты улетели. Все лишнее и неисправное оборудование было сожжено. Летный состав получил пехотные ботинки. Настало время приземляться.

Однако утром 6 января меня разбудили неожиданным сообщением. На поле стояли 5 относительно исправных «Зеро», которые могли взлететь! За долгие месяцы работы с самолетами механики настолько привязались к машинам, что приказ сжечь неисправные самолеты оказался непосильным для них. Они работали всю ночь напролет, заделывая пробойны и выбирая целые детали из обломков, валяющихся на аэродроме. Благодаря их

---

<sup>16</sup> Невозможно определить, в какой корабль врезался самолет лейтенанта, но 5 января попаданиями камикадзэ между островом Лубанг и заливом Лингаен были повреждены 7 американских кораблей. Это были эскортные авианосцы «Манила Бей» и «Саво Айленд», крейсер «Луисвилл», эсминец «Хелм», эскортный миноносец «Стаффорд», база гидросамолетов «Орка» и буксир «Апач». *Прим. авт.*

сверхчеловеческим усилиям, 5 самолетов родились заново и сейчас были готовы взлететь!

Капитан 2 ранга Тамаи сообщил об этом достижении в штаб и получил разрешение отправить эти самолеты в атаку. Вот она и стала самой последней атакой базовой авиации флота во время боев за Филиппины. Когда улетит эта пятерка, всякая разница между пилотами, механиками и техниками исчезнет. Все они превратятся в пехотинцев, которым предстоит сражаться в горах. Таким было сегодня жалкое положение наших некогда победоносных воздушных флотов.

Однако мы на аэродроме в Мабалакате столкнулись с проблемой: как выбрать пилотов для этих 5 отремонтированных самолетов? У нас оставалось около 30 летчиков, и лишь 5 из них могли стать последними камикадзэ. Те, кто останется, навсегда потеряют возможность участвовать в специальных атаках, хотя они сами вызвались добровольцами.

5 самолетов — это было ничтожно мало по сравнению с бесчисленными воздушными армадами врага. Однако наши пилоты жаждали принять участие в специальных атаках, видели в этом свое предназначение, и было бы нечестно лишать их такой возможности. Однако предстоящие бои на земле означали небольшую отсрочку смерти, и потому некоторые из летчиков могли передумать.

Люди, бывавшие на нашей авиабазе, часто спрашивали меня: трудно ли отдавать приказ на вылет пилотам корпуса специальных атак? На такой вопрос очень сложно ответить, так как очень сложен сам вопрос. Он очень тяжел и имеет множество аспектов. Отдать приказ на вылет пилоту-камикадзэ было равносильно тому, что приказать: «Иди и умри в бою!» Если бы приказ противоречил желаниям пилотов, он был бы неописуемо жесток. Я не мог бы отдавать приказы, если бы считал, что люди не могут выполнить их.

В ходе специальных атак в полет отправлялись десятки и сотни пилотов, которым я был вынужден отдать роковой приказ. Ни моя совесть, ни души этих пилотов не могли бы быть спокойными, если бы этот приказ был просто волевым решением командира. В критический период истории империи чрезвычайные обстоятельства требовали чрезвычайных мер, и молодые пилоты прекрасно понимали ситуацию. Мой приказ на вылет полностью вписывался в рамки действующей системы, а мое присутствие внутри системы почти столь же противоречило здравому смыслу, как и существование самой системы.

С учетом исключительных обстоятельств можно было считать 201-ю авиагруппу практически расформированной.

И вот, вместо того чтобы назначать летчиков, я решил вызвать добровольцев.

Я приказал всем пилотам построиться перед убежищем. Когда они собрались, я обратился к группе, обрисовав наше положение, и объяснил, что самоотверженная работа механиков дала нам дополнительные 5 самолетов.

Я подчеркнул: «Это не первоклассные машины. Два из них не смогут нести 250-кг бомбы, поэтому их придется вооружить двумя 30-кг бомбами. Когда будут отправлены эти самолеты, наша воздушная битва завершится, и остальные из нас будут продолжать сражаться как пехотинцы. Готовя планы последней специальной атаки, я хотел бы знать ваши пожелания».

Здесь я сделал паузу, чтобы дать им возможность подумать. Когда стало ясно, что до них дошел смысл моего сообщения, я продолжил: «Если кто-то хочет добровольно участвовать в сегодняшнем вылете, пусть поднимет руку».

Я не успел закончить, как все они дружно подняли правую руку и закричали: «Здесь!» Все пилоты, как один, сделали шаг вперед. Я был озадачен и даже растерялся, видя такой энтузиазм. Мое сердце забилося чаще, а душа наполнилась гордостью за несокрушимый дух этих молодых людей. Я глубоко вздохнул и напряг мышцы лица, чтобы на нем не отразились обуревающие меня чувства.

«Так как все вы хотите лететь, нам придется прибегнуть к обычной процедуре отбора. Разойдись!»

Я повернулся, чтобы уйти в убежище, но несколько пилотов подбежали и схватили меня за руки, говоря: «Пошлите меня! Пожалуйста, пошлите меня! Меня!»

Я обернулся и крикнул: «Все хотят лететь. Не будьте эгоистами!»

Они умолкли, и я нырнул в убежище, чтобы вместе с командиром авиагруппы обсудить список. Мы сразу пришли к согласию относительно кандидатуры командира группы. Недавно лейтенант Накано был отправлен в госпиталь в Маниле с диагнозом «туберкулез». После излечения он сказал мне: «Я выздоровел, но никто не может гарантировать, что не случится рецидив. Если бы это выздоровление было окончательным, я мог бы ждать своей очереди, как все другие. Но если болезнь вернется, у меня не будет шанса выполнить свой долг. Поэтому, пожалуйста, отправьте меня в полет при первой же возможности».

Помня его просьбу, я всегда имел его в виду, когда готовились вылеты на небольшое расстояние, которые не слишком утомляли пилотов. Этот полет не должен был стать долгим, и это был его последний шанс. Учитывая все эти факторы, я решил, что Накано будет идеальным командиром группы.

Остальные 4 пилота были отобраны с учетом их летного мастерства. Для первого звена были выбраны уоррент-офицеры Гото и Тануити, для второго — лейтенант Накао и уоррент-офицер Тихара.

Все это время продолжались налеты вражеской авиации, поэтому мы не рисковали даже поднять голову. Вражеские корабли заполнили залив Лингаен, а десантные суда просто невозможно было сосчитать.

Взлет был назначен на 16.45. Подготовленные 5 самолетов были укрыты на стоянках вокруг аэродрома Мабалакат, но теперь маскировка была снята, и моторы прогреты. Бесчисленные тренировки принесли пользу, мы не потеряли ни секунды. Пилоты быстро заняли свои места в кабинах. Первый самолет начал рулежку, и остальные сразу последовали за ним.

Летное поле было все усеяно воронками, но, следуя моим сигналам, самолеты аккуратно вышли на исходную позицию, не попав в ловушки. Когда я махнул правой рукой, приказывая взлететь, лейтенант Накано сдвинул фонарь и крикнул: «Капитан 2 ранга Накадзима! Капитан 2 ранга Накадзима!»

Опасаясь какой-нибудь неприятности, я подбежал к его самолету, чтобы узнать, что встревожило пилота. Но его лицо осветила широкая улыбка. «Спасибо, господин капитан 2 ранга. Большое спасибо!»

У меня перехватило горло при виде этого предельного самоотречения. Я страстно хотел найти какие-то слова, соответствующие этому волнующему моменту, и не мог. Потом, поняв, что в любую минуту могут появиться вражеские самолеты, я безмолвно дал сигнал взлетать.

Самолет Накано с ревом побежал по полю. В то мгновение, когда он поравнялся со мной, вой мотора на миг ослабел, и пилот крикнул: «Капитан 2 ранга! Капитан 2 ранга!» Я энергично махнул ему рукой, но сквозь рев мотора прорвался голос Накано: «Спасибо, что выбрали меня!» Я не уверен, что расслышал его слова, и все-таки они ранили мое сердце. Сцена повторялась, когда мимо меня пробежал очередной самолет. Я махал рукой каждому пилоту. Третий... Четвертый... Пятый... Каждый пилот отвечал мне, а потом самолет улетал навстречу судьбе, обдав меня облаком пыли.

Построившись, пятерка сделала круг над аэродромом и полетела на север. Вечернее солнце ярко сверкало на их крыльях... Пилоты должны были чувствовать, что все их товарищи, оставшиеся на земле, шлют следом свои благословения и с трепетом следят, как самолеты исчезают в вечернем небе.

Эти 5 самолетов проскочили мимо вражеских перехватчиков и спикировали на цели в заливе Лингаен. Следовавший за ними самолет-разведчик сообщил, что один врезался в линкор, второй — в крейсер, а три остальных поразили крупные транспорты.<sup>17</sup> Каждое

---

<sup>17</sup> В этот день в заливе Лингаен ударами камикадзе были повреждены линкоры «Нью Мексике» и «Калифорния», крейсера «Лунсвилл», «Миннеаполис» и «Коламбия», эсминцы «Аллен М. Самнер», «Уок», «О'Брайен», тральщик «Саутхард», быстроходный транспорт «Брукс». Эсминец-тральщик «Лонг» был потоплен. Определить, какой самолет поразил конкретный корабль, невозможно. Но некоторые из этих

попадание сопровождалось сильным взрывом. Разведчик сфотографировал эти взрывы, но в ходе последующих боев на земле все фотографии пропали, поэтому у нас не осталось материальных свидетельств героических действий этого отряда. Так закончились действия корпуса специальных атак, базировавшегося в Мабалакате. А вскоре закончились действия камикадзэ и с других филиппинских аэродромов. Корпус был сформирован совсем недавно — 20 октября. Однако за совсем небольшой промежуток времени с авиабаз на Филиппинах взлетели 424 самолета камикадзэ. Согласно наиболее точным отчетам, имевшимся в то время, они добились следующих результатов:

После войны стало известно, что цифры выглядели несколько иначе:

### **Пехотинцы поневоле**

Я не сразу получил сведения о действиях последних камикадзэ из Мабалаката, так как меня вызвали в штаб в Бамбан на совещание вскоре после того, как они улетели. Прибыв в Бамбан, я выяснил, что на совещании обсуждаются два очень различных вопроса, хотя они имели некоторую связь. Первым из них была проблема превращения подразделений 1-го Воздушного Флота в боеспособные пехотные части. Вторым — организация прощальной вечеринки для 2-го Воздушного Флота в связи с его перебазированием на Формозу.

Как офицер 1-го Воздушного Флота, я должен был сопровождать своего командира. После окончания летной школы в Касумигауре я 12 лет прослужил летчиком. Однако теперь, после того как во второй половине дня улетели 5 самолетов под командованием лейтенанта Накано, моя карьера летчика подошла к концу, и я должен был стать пехотинцем.

Во время совещания было много споров и криков, но мало разумных предложений. Дело в том, что приходилось обсуждать проблемы, о которых мы, морские летчики, не имели ни малейшего представления. Однако теперь, судя по всему, нам предстояло заниматься строительством оборонительных позиций, размещать там свои части, научиться обращаться с оружием и боеприпасами, наладить снабжение.

Единственным стрелковым оружием, имевшимся у нас, оказался десяток карабинов, которые мы выдавали часовым. Кроме того, с поврежденных самолетов были сняты несколько легких пулеметов. Однако 20-мм пушки «Зеро» оказались слишком тяжелыми и громоздкими, чтобы использовать их на наших горных позициях. Меня серьезно беспокоила перспектива боев на земле, и я лихорадочно пытался вспомнить основы пехотной подготовки, которым меня учили в военной академии 20 лет назад.

Когда обсуждение вопроса о действиях на земле закончилось, я вместе со своим командиром подошел к группе офицеров, обсуждавших второй вопрос. Сразу после прибытия на Филиппины 2 месяца назад 2-й Воздушный Флот оказался в самой гуще жестоких боев и стойко выносил их тяжесть вместе с нами. Теперь мы собрались вместе с улетающими офицерами, чтобы попрощаться с ними. На длинных столах были расставлены тарелки с сушеной рыбой и чашки сакэ. Когда прибыл адмирал Фукудомэ вместе с офицерами своего штаба, вечеринка началась.

Выпивка сопровождалась дежурными пожеланиями: «Приятного путешествия», «Удачи вам», «Вскоре увидимся» и тому подобными. Но в глубине души мы понимали, что прощаемся навсегда.

Вечером с Формозы должны были прилететь 2 бомбардировщика, чтобы забрать штаб 2-го Воздушного Флота. После окончания вечеринки мы должны были увезти их на

автомобилях из нашей горной крепости к ожидающим самолетам на авиабазу Кларк.

Вечер еще не закончился, когда пришло сообщение, что к западу от Иба замечен большой конвой, который движется на север. Никто не сомневался, что американцы направляются к заливу Лингаен.

### Отправка документов на Формозу

6 января незадолго до полуночи мы с капитаном 2 ранга Тамаи уже собрались отправиться к себе отдыхать, когда прибежал ординарец и сообщил, что адмирал Ониси хочет видеть нас. Тамаи повел меня запутанными подземными коридорами к помещению, где жил командир. Хотя я часто бывал в помещении штаба, это был мой первый визит в личную комнату адмирала. Комната была небольшой, но содержалась в идеальном порядке. Обстановка была спартанской — кровать, стол, несколько стульев.

Когда мы обменялись приветствиями, Ониси пригласил нас садиться и заговорил, медленно и решительно. «Принято решение оставить 1-й Воздушный Флот обороняться в этих горах, и это обсуждению не подлежит. Однако я считаю исключительно важным, чтобы кто-нибудь сохранил истинный дух корпуса специальных атак и донес его до нашего народа. Я верю, что именно вы двое лучше всего подходите для этого. Так как 201-я авиагруппа остается в горах, а Тамаи является ее командиром, то я не могу приказывать ему ничего другого, как оставаться со своими людьми до конца. Поэтому я полагаю, Накадзима, что вам придется лететь одному».

Такой поворот событий застал меня врасплох. До сих пор 201-я авиагруппа и ее люди были для меня частью моей жизни, и я намеревался сражаться и умереть вместе с ними. Поэтому, когда я внезапно столкнулся с необходимостью покинуть их, у меня в душе началась буря. Ониси внимательно смотрел на меня, но я не мог говорить.

В маленькой комнатке повисла напряженная тишина. Казалось, воздух буквально сгустился. И я никак не мог найти подходящие слова, чтобы выразить свои чувства. Адмирал заговорил снова, и его слова показали, что он прекрасно понимает меня. «Я знаю, Накадзима, что это очень трудно — думать, что ты бросаешь своих людей. Но сейчас не время руководствоваться личными чувствами. Наш народ дома не представляет, что такое корпус специальных атак, и что он сделал. Кто-то должен рассказать им всю правду. Если вы не желаете лететь, я вам прикажу».

Это заявление уже не оставило места возражениям, хотя не разрешило моих внутренних сомнений. Однако было бы позорно дожидаться официального приказа, поэтому я согласился. Почти против своей воли я произнес: «Я полечу и доставлю отчет».

Адмирал Ониси улыбнулся. Он поднялся из кресла, подошел ко мне и тепло пожал руку. «Это прекрасно. Я полностью полагаюсь на вас».

Мы уже эвакуировались из города Мабалакат и теперь жили в бомбоубежище рядом с аэродромом. Я покинул адмирала Ониси и отправился к себе на автомобиле, размышляя о важности своей миссии. Было неожиданно и немного пугающе думать, что именно я выбран, чтобы представлять моих отважных товарищей соотечественникам дома. Я один из всего личного состава 1-го Воздушного Флота не должен был погибнуть в горах Филиппин.

Весь день и всю ночь я был занят, собирая документы и рапорты корпуса специальных атак, описания его структуры и отчеты о его действиях. Набрались два полных чемодана. Один чемодан я взял с собой, а второй отдал лейтенанту Такеси Симидзу, который должен был лететь в другом самолете. Это было сделано, чтобы увеличить вероятность благополучной доставки документов по назначению. Были подготовлены 2 разведывательных самолета. Их пулеметные турели были сняты, чтобы освободить место для нас и наших документов.

Мы вылетели из Мабалаката на рассвете 8 января, провожаемые громкими пожеланиями удачи от наших товарищей. Два самолета летели на малой высоте, сначала на восток, чтобы уклониться от вражеских самолетов, которые могли патрулировать в районе

залива Лингаен, а потом на север вдоль берега по направлению к Формозе. Шасси моего самолета заклинило, и пилот не сумел его убрать, что заметно снизило скорость. Поэтому второй самолет быстро опередил нас и скрылся.

Предполагалось, что каждый самолет полетит своим курсом, чтобы хоть один благополучно добрался до цели, если второй будет сбит. Но судьба распорядилась иначе. Второй самолет прилетел к Формозе намного раньше нас и столкнулся с густым туманом, закрывшим остров. Он долго кружил и ждал, чтобы туман рассеялся, но при этом врезался в гору рядом с Такао. Пилот погиб, а Симизду получил серьезные ранения. Но к тому времени, когда мы прилетели к Хайнаню, туман уже рассеялся, и мы благополучно приземлились.

Прием, оказанный мне, был просто ничем по сравнению со встречей, оказанной адмиралу Ониси 2 дня спустя. Штаб Объединенного Флота признал, что адмирал Ониси является одним из самых выдающихся авиационных командиров Японии. Лично я радовался, как ребенок, потому что знал, насколько велика опасность столкнуться с вражескими истребителями в небе между Лусоном и Формозой.

Услышав, что приземлился самолет адмирала Ониси, я помчался на машине в его штаб, находящийся немного восточнее Такао. Глубоко под землей в бункере я нашел адмирала, который уже работал вместе с офицерами штаба 1-го Воздушного Флота. Мой друг Иноуги приветствовал меня широкой ухмылкой. Даже лицо адмирала на мгновение осветила печальная улыбка, когда он увидел меня. Ониси сказал: «Ну, вот мы и снова вместе».

Меня слишком переполняли чувства, и я не мог вымолвить ни слова, но сумел отдать честь. Тяжесть важной задачи, которую поручили мне в Бамбане 4 дня назад, — собрать документы корпуса камикадзэ и доставить их в безопасное место — наконец-то свалилась с моих плеч.

## **Глава 13**

### **Январь 1945 года. Божественный ветер над Формозой**

#### **Реорганизация 1-го Воздушного Флота**

На Формозе у нас было более чем достаточно дел. Перед 1-м Воздушным Флотом сразу после эвакуации с Филиппин поставили задачу сформировать новые подразделения для продолжения операций камикадзэ.

Для этого пришлось забирать учебные самолеты, которые уже находились на Формозе. Кроме них, имелась горстка машин самых различных типов, которые успели перелететь сюда с Филиппин. И всё!

Положение с пилотами было таким же сложным. У нас остались те, кто сумел эвакуироваться из Тугегарао и Апарри. Можно было надеяться, что еще кое-кому удастся спастись с Филиппин. Поэтому формировать новые подразделения камикадзэ в таких условиях было задачей совсем не простой. Это мы поняли довольно быстро. Но при этом лишнего времени в нашем распоряжении не было.

Военное положение Японии ухудшалось с той же скоростью, с какой нарастала мощь ударов вражеского флота. Императорский Генеральный штаб и командование Объединенного Флота ожидали, что следующая высадка будет произведена на Окинаве. Поэтому основные силы авиации были развернуты на Кюсю — самом южном из островов собственно Японии, в результате чего на Формозу можно было перебросить в качестве подкреплений не более 100 самолетов. Хотя этого было ничтожно мало, но все-таки даже такие подкрепления вселяли надежду. Однако эти самолеты должны были лететь на Формозу через острова Рюкю, что сразу ставило под вопрос их благополучное прибытие, потому что архипелаг подвергался постоянным атакам вражеской авиации.

Самолетам, вывозившим пилотов с Филиппин, приходилось совершать посадку на Формозе в редких промежутках между американскими налетами. Большинство

эвакуированных пилотов было собрано на аэродромах Тайчу и Хайнань. Там они тренировались и ждали, когда их распределят по новым частям.

На Формозе ощущалась сильнейшая нехватка опытного наземного персонала, однако вывезти его с Филиппин было просто невозможно, хотя этот вопрос обсуждался несколько раз. В частности, там остались техники и механики 26-й флотилии, которые сражались в качестве простых пехотинцев, а потом превратились в партизан.

К 5 февраля реорганизация 1-го Воздушного Флота завершилась, и все эвакуированные пилоты были распределены по четырем новым авиагруппам, которые получили номера 132, 133, 205 и 765. Так как в будущем все операции предполагалось проводить в районе Окинавы, значительная часть самолетов 1-го Воздушного Флота была переброшена на север Формозы. Некоторые подразделения были даже переведены на Исигакидзиму и Миякодзиму, расположенные между Окинавой и Формозой. Начиная с апреля, все они участвовали в боях над Окинавой.

### **Формирование отряда «Ниитака»**

Свирепость и интенсивность вражеских воздушных атак нарастали. Их проводила теперь не только авианосная авиация, но и бомбардировщики В-29 «Сверхкрепость» с баз материкового Китая. Поэтому мы были вынуждены напрягать все свои силы. На Формозе был сформирован новый корпус специальных атак, что стало следствием коренного изменения военной ситуации. В него вошли истребители «Зеро» и авианосные пикировщики «Джуди» из авиакорпуса «Хайнань».

Официальная церемония присвоения названия новому корпусу происходила 18 января в 17.00 на авиабазе Хайнань. В ней принял участие сам адмирал Ониси. Это был первый корпус специальных атак, сформированный на Формозе, и он был назван отрядом «Ниитака» в честь одноименной горы на этом острове. Адмирал Ониси произнес речь, как и полагается в подобных случаях, причем он почти дословно повторил то, что говорил 3 месяца назад в Мабалакате. Но на этот раз он сделал одно важное изменение, добавив: «Даже если мы потерпим поражение, благородный дух корпуса камикадзэ поможет нашей стране восстать из руин. Без этого духа после поражения останутся одни руины».

Слова «даже если мы потерпим поражение» прозвучали более чем странно для нас, кто до сих пор думал только о победе в этой войне. Сегодня, оглядываясь назад, можно сказать, что адмирал Ониси был полон решимости продолжать использовать эту сверхчеловеческую тактику не только для того, чтобы победить в войне. Скорее всего, он преследовал далеко идущую цель: постараться сохранить Японию, даже после поражения в войне.

После церемонии присвоения имени был устроен небольшой праздник. Хушенка, вяленая каракатица и другие подобные лакомства были редкостью для нас, кто совсем недавно вернулся с фронта. Все даже получили по маленькой чашке сакэ. Это была очень веселая вечеринка, к которой присоединились адмирал и офицеры его штаба. Адмирал Ониси выпил сакэ в честь только что отобранных пилотов камикадзэ.

После вечеринки я должен был прочитать новым пилотам-камикадзэ небольшую лекцию о методах атаки и других важных для них вещах, но услышав, что собираются показывать кино, я объявил, что лекция откладывается. Кинофильм был хорошим лекарством для летчиков, позволяя им расслабиться и немного забыться. Я вернулся в свою комнату, но вскоре с удивлением услышал стук в дверь. Это был старший из офицеров только что сформированной группы. Он попросил меня прочитать лекцию, как было намечено. Я попытался возражать, сказав, что люди должны отдохнуть, посмотреть фильм, а лекцию можно прочитать и чуть позже. Однако он отверг все мои возражения, твердо заявив: «Мы назначены в корпус специальных атак и должны выполнить важную задачу, уничтожив вражеские корабли. Если противник появится завтра утром, нам придется взлетать, так и не выслушав ваши наставления, поэтому мы будем чувствовать себя не так уверенно. Все люди собрались в холле и просят вас прочитать лекцию вместо кинофильма. Не согласитесь ли

выйти и поговорить с нами?»

Перед такой настойчивостью нельзя было устоять, и я мог только гордиться своими пилотами.

Я никогда не встречал еще таких заинтересованных и внимательных слушателей. Они ловили буквально каждое мое слово, а когда лекция кончилась, начали задавать вопросы, и это затянулось за полночь. Даже после того, как я ушел, летчики продолжали перечитывать свои записи и обсуждать различные вопросы чуть ли не до самого утра. Их энтузиазм не стал меньше и в день решающего вылета.

### **Вылет отряда «Ниитака»**

Решение провести атаку силами отряда «Ниитака» было принято 21 января, когда штаб 1-го Воздушного Флота получил сообщение, что вражеское оперативное соединение замечено к юго-западу от южной оконечности Формозы. Отряд был разделен на 3 звена, которые имели следующий состав:

#### **Первое звено (из Синко)**

Ударные: 2 «Джуди», 2 «Зеро»

Эскорт: 2 «Зеро»

#### **Второе звено (из Тайтунга)**

Ударные: 2 «Джуди», 2 «Зеро»

Эскорт: 2 «Зеро»

#### **Третье звено (из Тайбу)**

Ударные: 2 «Джуди»

Эскорт: 2 «Зеро»

Я особо хочу отметить два момента, относящиеся к этому вылету. Первый: точка сбора после взлета находилась к северу от аэродрома. Второй: полет к точке сбора должен был проходить на минимальной высоте. Эти меры должны были снизить угрозу от возможного вражеского налета. Особенно важным было то, чтобы самолеты покинули аэродром как можно быстрее. Если они будут лететь на малой высоте, то снижается риск их обнаружения противником. Счет шел буквально на секунды.

Приказав подготовить самолеты, я взобрался на бруствер, сложенный из мешков с песком, и внимательно осмотрелся вокруг. Погода была прекрасной. Рваные белые облака шли на высоте около 100 метров и покрывали примерно 30 процентов неба. В направлении Такао небо было чистым. Не было видно ни одного вражеского самолета. Я приказал ударной группе взлетать.

Механики и техники, которые до этого стояли совершенно тихо, заметались по летному полю, как стая мышей. Взревели мощные моторы. Все сразу осознали важность происходящего. Несмотря на возбуждение и тревогу, что внезапно начнется вражеский воздушный налет, все люди делали свое дело просто образцово, самолеты быстро заняли исходные позиции для взлета. Здесь в очередной раз сказались многочисленные тренировки и учения.

Стоя на гребне бруствера, я следил за подготовкой пикировщиков и истребителей «Зеро». Никто не сомневался, что истребители сумеют быстро подняться в воздух, однако оставались кое-какие сомнения насчет того, смогут ли это сделать «Джуди». Это был первый вылет подобного рода для этих более тяжелых самолетов. Хотя все тренировки и учения прошли успешно, я боялся, что пилоты все позабудут, когда подойдет время настоящего боевого вылета.

Дальнейшие события показали, что мои страхи были необоснованными. Через 3 минуты после запуска моторов первый «Джуди» начал рулежку к взлетной полосе, за ним



тут же последовал второй, за тем — третий. Я с удивлением следил за ними, и впервые закралась мысль, что именно истребители могут оказаться причиной задержки. Я с облегчением увидел, что они взлетели сразу за пикировщиками. Первый «Зеро» замер на миг на южном конце полосы, потом дал газ и побежал вперед, быстро набирая скорость. Остальные сразу последовали за ним с минимальными интервалами. Они пропали за северным горизонтом, летя на малой высоте, как и предусматривалось планом. Взлет первого звена прошел прямо-таки образцово.

Два остальных звена тоже были готовы и выстроились на поле. Я снова осмотрел горизонт. Вражеских самолетов не было видно, и наш поисковый радар также ничего не обнаружил. Я приказал обоим оставшимся звеньям взлетать. Когда первый самолет вырулил на взлетную полосу, чтобы стартовать, я с возмущением отметил, что он из третьего звена, а не из второго. Третье звено взлетело, как на учениях, но я беспокоился о проклятом втором. После длительной задержки, когда я в любую секунду ожидал появления вражеских самолетов, самолеты второго звена поползли по полю к взлетной полосе. Я с облегчением проследил, как они разбегаются и поднимаются в воздух. Но это облегчение быстро сменилось тревогой, так как второе звено принялось кружить над аэродромом. Едва я успел подумать, что во втором звене собрались сплошные разгильдяи и недоучки, как оно к допущенным ошибкам добавило еще одну, полетев на юг!

Но в любом случае мы немного успокоились, так как все самолеты находились в воздухе, и летное поле было чистым. Затем прозвучал сигнал воздушной тревоги. Этот звук просто обязательно вызывает страх у всех, кто его слышит. На юге над Такао появились крошечные точки приближающихся вражеских самолетов. Издалека долетел гром выстрелов» зенитных\* орудий. Я с горечью подумал, что второе звено отряда «Ниитака» оказалось прямо на пути противника. Летя на юг, чтобы обогнуть горы, а затем повернуть на восток, они почти наверняка встретятся с американцами. Задержка со взлетом увеличила опасность. Нам оставалось только надеяться и молиться, чтобы все обошлось благополучно.

Через несколько минут после того, как вражеские самолеты были замечены над Такао, они оказались над нашим аэродромом. К грохоту зениток присоединился резкий треск вражеских пулеметов. Однако все наши самолеты уже находились в воздухе, поэтому вражеский налет на наш аэродром вызвал только некоторое раздражение. Мы укрылись в убежищах и с удовлетворением думали, что противник может подвергнуть аэродром самой сильной бомбежке и обстрелу, однако потопить его не сумеет (аэродром — не авианосец!), как и другие аэродромы Формозы. Теперь мы все молились за успех нашей сегодняшней атаки.

Мы все испытали огромное облегчение, когда самолеты благополучно взлетели с аэродрома. Теперь я сидел на командном пункте и нервно курил, а мои мысли летели вслед за камикадзе. Минуты летели одна за другой, и самолеты уже должны были приближаться к цели, и тогда мои страхи ожили вновь. В голове перемешались надежды на желанный успех и мрачные опасения неудачи. Но я старался отогнать их прочь...

Сумеют ли пилоты обнаружить цель? Разумеется! Они не могут пролететь мимо! Не сорвут ли вражеские истребители атаку? Нет, нет, наши самолеты обязательно прорвутся к цели.

К этому времени атака уже должна была завершиться, и самолеты сопровождения уже должны повернуть назад. Нашли атакующие свои цели или нет? Сумели они добиться попаданий? Если они не нашли противника, то смогут ли наши самолеты благополучно вернуться обратно на базу?

Ожидание, казалось, тянулось бесконечно. Цели атаки находились на расстоянии около 200 миль от аэродрома. Только обратный полет должен был занять около полутора часов. Но, когда ждешь, каждая секунда кажется часом, а минута — бесконечностью.

Мы, на земле, могли только терпеливо ждать. Надеяться. Ждать. Молиться. И ждать. Это было невыносимо. Затем, когда прошли целые сутки (или больше?), наблюдательный пост сообщил: «Два «Зеро» на такой-то высоте с такого-то пеленга». После этого нам

оставалось только ждать новых рапортов, которые, как все ожидали, будут самыми обычными и рутинными.

К несчастью, в этот день рапорты не были обычными. Второе звено, которое задержалось с вылетом, встретило вражеские истребители над горами. Наши самолеты летели на малой высоте, поэтому в завязавшемся бою оказались в крайне невыгодном положении. Однако истребители сопровождения встретили противника, и пикировщики «Сюсэй» полетели дальше. В результате 3 истребителя сопровождения потеряли контакт с камикадзэ, и им не оставалось ничего иного, как вернуться на базу. Один самолет был так серьезно поврежден, что не смог приземлиться, и пилоту пришлось выпрыгнуть с парашютом, чтобы спастись. Пилоты истребителей сопровождения страшно жалели, что не смогли сопровождать пикировщики до цели. Поэтому мы не получили никаких сообщений о результатах, достигнутых вторым звеном отряда «Ниитака».

Вскоре на базу вернулись самолеты сопровождения первого и третьего звеньев. Они сообщили, что были достигнуты несколько попаданий во вражеские авианосцы. Одна из успешно атакованных целей была опознана как американский авианосец «Тикондерога».<sup>18</sup>

### **Напутствие матери**

В один из весенних дней на базу 765-й авиагруппы в Кидзине, Формоза, приехала пожилая женщина. Ее встретил командир авиагруппы капитан 1 ранга Сего Масуда, который знал, что госпожа Мисао Кисанаги — жена члена Верховного суда Тайхоку. Она передала капитану 1 ранга Масуда шарф и прядь волос, попросив, чтобы один из пилотов-камикадзэ взял их с собой в полет. Ее сын, который был курсантом-пилотом, скончался от болезни, не успев закончить летную школу. Госпожа Мисао чувствовала, что заветное желание ее сына исполнится, если эта память о нем примет участие в бою. На шарфе она написала краткое напутствие:

«Я молюсь за прямое попадание. Мисао»

Капитан 1 ранга Масуда принял эти дары, и когда звено специальных атак перебазировалось из Кидзина на передовой аэродром, он вручил их командиру. Командир звена взял шарф и локон с собой, когда позднее спикировал на вражеский корабль.

## **Глава 14**

### **Февраль 1945 — март 1945 года. Операция «Тан»**

#### **Камикадзэ над Иводзимой**

Чтобы получить время для пополнения потрепанной базовой авиации и подготовить новых пилотов, нам требовалось постараться задержать наступление противника как можно дольше. Командование 5-го Воздушного Флота, который был сформирован в начале февраля, предложило для этой цели нанести воздушный удар по вражеской передовой базе на Улити.

Однако еще до того, как появилась возможность провести такую операцию, вражеский флот неожиданно атаковал район Токио — Иокогама (равнина Канто). Эта атака укрепила нашу уверенность, что следующую высадку противник предпримет на остров Иводзима.

3-й Воздушный Флот, который был развернут в районе Канто, попытался отразить вражескую атаку, но не сумел добиться никаких серьезных результатов, применяя обычную тактику. Нам снова ясно дали понять, что обычными способами вражеское наступление не

---

<sup>18</sup> В этот день пилоты-самоубийцы повредили авианосец «Тикондерога», легкий авианосец «Лэнгли» и эсминец «Мэддокс». *Прим. авт.*

остановить. Пилоты 3-го Воздушного Флота сами добровольно предложили сформировать корпус специальных атак. После этого 16 февраля вице-адмирал Кимпей Тераока приказал командиру 601-й авиагруппы капитану 1 ранга Риити Сугияме создать такое подразделение.

601-я авиагруппа предназначалась для действий с авианосцев и была специально обучена для этого. Моральный дух в ней был даже выше, чем в обычных авиагруппах, несмотря на то, что она постоянно находилась в бою. Капитан 1 ранга Сугияма намеренно задержал приказ о наборе добровольцев для того, чтобы позволить пилотам осознать неудачные итоги боев над Канто. Он объявил об этом 18 февраля, и от добровольцев-курсантов не было отбоя.

Капитан-лейтенант Синтаро Такеда как командир летного состава отвечал за выбор летчиков. Но, когда он выполнил приказ, неожиданно возник конфликт. Летчики, которые не были отобраны, подняли бурю протестов. Понимая, что Такеда не может ничего изменить, они пошли прямо к капитану 1 ранга Сугияме. Не выбранные добровольцы приходили к нему поодиночке и группами всю ночь, чтобы выразить свое несогласие с выбором Такеды.

Нужно было как-то успокоить возмущенных летчиков, и это добавило забот Сугияме. Он оставил за собой выбор командира подразделения специальных атак, и одно это уже само по себе было сложной задачей. Выбирать приходилось между лейтенантом Муракавой, который командовал авианосными бомбардировщиками, и лейтенантом Хидой. Первый требовал выбрать именно его на том основании, что бомбардировщики составляли большую часть группы. Хида был старше и поэтому требовал выбрать его. Ни один не желал уступать. В конце концов Сугияма выбрал Муракаву. Хида возмущался так громко, что Сугияме пришлось дать обещание при первой же возможности обязательно дать ему возможность участвовать в атаке.

19 февраля адмирал Тераока дал отряду название «Митате» № 2. Он состоял из 32 самолетов, разделенных на 5 групп: № 1: 4 истребителя, 4 авианосных бомбардировщика № 2: 4 истребителя, 4 авианосных бомбардировщика № 3: 4 истребителя, 4 авианосных бомбардировщика № 4: 4 авианосных торпедоносца № 5: 4 торпедоносца

Рано утром 21 февраля эти группы поднялись в воздух с авиабазы в Катори, дозаправились на Хатидзодземе, а затем атаковали вражеские корабли вокруг Иводзимы и в районе островов Титидзима. По донесениям, полученным к вечеру, были потоплены 1 американский авианосец и 4 транспорта, еще 1 авианосец и 4 других военных корабля были повреждены. После войны стало известно, что в этот день атакой камикадзе был потоплен эскортный авианосец «Бисмарк Си».<sup>19</sup>

Самой интересной особенностью этих атак было то, что несколько пилотов истребителей сами попытались таранить корабли противника после того, как их задача по сопровождению камикадзе была выполнена. Также интересно отметить, что во время остановки на Хатидзодземе командир группы № 2 лейтенант Иидзима и командир группы № 5 лейтенант Сакураба обнаружили, что на их самолетах неисправны моторы. Не колеблясь, они пересели на другие самолеты, чтобы выполнить поставленную задачу. Наблюдатели сообщили, что Иидзима врезался в транспорт, а Сакураба спикировал на авианосец типа «Саратога». Это показывает, что моральный дух 601-й авиагруппы был исключительно высоким.

### **Отряд «Адзуса» атакует Улити**

Однако общее военное положение Японии продолжало неотвратимо ухудшаться. Бои на острове Иводзима с самого начала приняли неблагоприятный для нас характер. После длительного обстрела берега кораблями американского флота и многодневных

---

<sup>19</sup> В этот день вблизи от Иводзимы были повреждены авианосец «Саратога», эскортный авианосец «Лунга Пойнт», сетевой заградитель «Кеокук» и танко-десантные корабли LST-477 и LST-809. *Прим. авт.*

бомбардировок с воздуха американцы высадились на остров 19 февраля. Японский гарнизон оказывал им ожесточенное и упорное сопротивление, но численный перевес противника и превосходство в вооружении решили исход боев. Японский гарнизон был уничтожен, а остров был полностью занят противником 16 марта. Однако уже 6 марта американцы захватили и начали использовать аэродромы Иводзимы.

Когда вражеский флот завершил поддержку операции на Иводземе, он повернул на юг. Данные радиоперехвата показали, что американские корабли направляются на Улити. Разведчик 4-го Воздушного Флота, вылетевший с Трука, 9 марта провел разведку и подтвердил, что вражеские корабли стоят на якоре в лагуне. Когда была получена эта информация, было принято решение провести давно запланированную операцию «ТАН». Ее целью было уничтожение американских кораблей в лагуне Улити. Приказ провести атаку был отдан 10 марта, в нем было предусмотрено следующее:

1. Одна летающая лодка покинет бухту Кагосима в 03.00, чтобы провести метеоразведку по курсу от мыса Сата через Окиноторисиму к Улити.

2. Четыре базовых бомбардировщика вылетят из Каной в 04.30 и будут патрулировать впереди главных сил.

3. Четыре летающие лодки вылетят из Кагосимы в 07.30, чтобы провести главные силы к Улити.

4. Главные силы из 24 бомбардировщиков «Фрэнсис» встретятся с самолетами наведения над мысом Сата и проследуют к Улити, чтобы провести специальную атаку вражеских кораблей. Каждый самолет будет нести одну 800-кг бомбу.

Был сформирован отряд специальных атак «Адзуса». 10 марта самолеты вылетели, чтобы атаковать Улити, но были отозваны после неожиданного сообщения с Трука. В этой радиограмме уточнялись данные фоторазведчика, пролетевшего над американской базой накануне. На снимках был обнаружен только один американский авианосец.

Только после того, как отряд «Адзуса» вернулся на базу, пришла новая радиограмма, в которой говорилось, что на самом деле на Улити находятся восемь авианосцев и семь эскортных авианосцев. Но было уже поздно, чтобы в этот же день снова отправлять самолеты. Однако 11 марта в 09.20 отряд встретился с самолетами наведения над мысом Сата и полетел дальше, чтобы атаковать противника.

Раннее утро 11 марта было ясным, но возле острова Окиноторисима были встречены дождевые шквалы, и нашим ударным самолетам пришлось набрать высоту, чтобы перескочить через погодный фронт. Они спустились сквозь тучи, когда предположительно подошли к цели, но даже не сумели увидеть атолл. Примерно в 18.30 бомбардировщики «Фрэнсис» отделились от самолетов наведения. Вскоре после этого в 20 милях к востоку они увидели остров Яп и смогли лечь на правильный курс.

Солнце село в 18.52, и Улити скрылся во тьме, когда камикадзэ подлетели к нему. Они прилетели к атоллу с задержкой не только из-за навигационной ошибки, но и потому, что встречный ветер заметно снизил их скорость. Из 24 бомбардировщиков, которые вылетели утром, у 13 во время перелета возникли неполадки в моторах, и они были вынуждены отказаться от атаки. Большинству из них повезло совершить аварийные посадки на островах вдоль маршрута, но 2 самолета произвели вынужденную посадку на воду. Оставшиеся 11 бомбардировщиков сумели незаметно подобраться к целям, которые не соблюдали затемнение. Первый «Фрэнсис» спикировал на цель в 19.05, а к 19.30 все бомбардировщики атаковали вражеские корабли. Так как самолетов сопровождения не было, проверить результаты атаки не удалось, поэтому никто не знал, имелись попадания или нет.

На следующий день разведывательный самолет «Мирт» с Трука подтвердил, что поврежденных авианосцев на якорной стоянке Улити нет. Стало ясно, что атака завершилась неудачей.<sup>20</sup>

---

<sup>20</sup> Не полной. 11 марта 1945 года на якорной стоянке Улити камикадзэ протаранил авианосец «Рандольф». *Прим. авт.*

## **Глава 15**

### **Февраль 1945 — июнь 1945 года. Война приближается к Японии**

#### **Последние приготовления**

К началу 1945 года японские военные лидеры столкнулись с тяжелой проблемой: как остановить неотвратимое продвижение огромных сил противника к Японии? После падения Иводзимы и захвата Филиппин японская метрополия оказалась отрезанной от сырьевых ресурсов южных районов в Малайе, на Борнео и Суматре. Теперь противник мог свободно выбирать, где нанести следующий удар. Где будет высажен следующий десант? На Формозе? На Окинаве? На южном побережье Китая? Командование армии и флота пришло к заключению, что следующий удар противника будет нанесен по Окинаве, входящей в архипелаг Рюкю. Поэтому, начиная с января, на острове начались лихорадочные приготовления к обороне.

Так как в июне японский флот потерял значительную часть своих надводных кораблей в бою у Марианских островов, а в октябре у Филиппин были потоплены почти все оставшиеся, он больше не мог вступить с противником в сражение. Все наши надежды на защиту собственно Японии теперь были связаны только с базовой авиацией.

11 февраля 1945 года все воздушные флоты ВМФ были переформированы, чтобы увеличить ударный потенциал авиации флота. Из 3-го Воздушного Флота вывели 25-ю воздушную флотилию и другие части, которые вместе с 12-й воздушной флотилией Объединенного Флота были сведены в 5-й Воздушный Флот. Он дислоцировался на острове Кюсю и имел задачу воспрепятствовать высадке противника на Окинаве.

1 марта был создан 10-й Воздушный флот, в который вошли 11-я, 12-я и 13-я объединенные авиагруппы, которые проходили подготовку в Японии. Это соединение должно было стать резервом для 5-го Воздушного Флота. Остатки 3-го Воздушного Флота были развернуты на равнине Канто, чтобы прикрывать восточные подходы к центральной Японии.

К началу марта 1945 года численность японской морской авиации и ее дислокация были следующими:

На первый взгляд, 2100 самолетов представляли собой грозную силу, но мы не имели такого количества опытных пилотов и членов экипажа. Большинству не хватало опыта и тренировки. Они не были готовы к боям. Летчики 10-го Воздушного Флота вообще пока что проходили базовую подготовку. Так как следующее крупное наступление противника ожидалось в начале апреля, было совершенно понятно, что у нас практически нет шансов отразить его, используя обычную тактику.

1-й Воздушный Флот на Формозе после эвакуации с Филиппин перешел на методы специальных атак. Имперский генеральный штаб в Токио отправил депешу командующим 5-го и 10-го воздушных флотов, что больше не осталось никаких альтернатив массированному применению специальных атак, во время которых даже неопытный пилот может добиться попадания. Было решено использовать лучше подготовленных летчиков 5-го Воздушного Флота против вражеских авианосных соединений, а курсантов 10-го Воздушного Флота — против транспортов и мелких кораблей.

#### **Реактивные бомбы «Ока»**

---

Кроме обычных самолетов, использованных для специальных атак на Филиппинах в октябре 1944 года, к началу боев на Окинаве была готова еще одна машина, работы над которой начались летом прошлого года.

19 июня 1944 года вице-адмирал Сигеру Фукудомэ, командующий 2-го Воздушного Флота, инспектировал аэродром 341-й авиагруппы в Татейме, расположенный к юго-западу от Токио. Капитан 1 ранга Мотохару Окамура, командир 341-й авиагруппы, использовал эту возможность, чтобы изложить свои взгляды адмиралу. «В сложившейся ситуации я твердо уверен, что единственным способом повернуть ход войны в нашу пользу является использование нашими самолетами таранных атак. У нас нет другого выхода. Мы найдем более чем достаточно добровольцев, желающих попытаться спасти свою страну, и я желал бы командовать такой операцией. Дайте мне 300 самолетов, и я изменю ход войны».

Капитан 1 ранга Окамура давно был связан с морской авиацией, так как еще в 1925 году завершил летные курсы. Поэтому вполне естественно, что в сложившихся критических обстоятельствах он решил, что только летчики могут спасти страну. Он также был твердо убежден, что нет альтернативы предложенной им отчаянной тактике.

За 4 дня до этого противник высадился на Сайпане, и теперь на острове шли ожесточенные бои. В это же время наши авианосцы вели сражение к западу от Марианских островов. Эта островная цепочка являлась ключевым звеном в японском оборонительном периметре на западе Тихого океана. Однако понемногу становилось ясно, что долго острова не продержатся.

В ответ на настоятельные просьбы Окамуры адмирал Фукудомэ заявил: «Не в моей власти удовлетворить вашу просьбу, однако я доложу о ней в Токио».

Несколько дней спустя Фукудомэ встретился с вице-адмиралом Сейити Ито, заместителем начальника Морского генерального штаба, и изложил ему взгляды Окамуры. При этом Фукудомэ добавил, что подобные мнения получили широкое распространение и обсуждаются во фронтовых частях морской авиации. Поэтому верховному командованию, безусловно, следовало бы прислушаться.

«Я доложу о предложениях Окамуры начальнику Морского генерального штаба. Но лично я думаю, что для такой отчаянной тактики еще не настало время», — ответил Ито.

Противник захватывал Марианские острова, один за другим, и положение Японии стало еще более трудным. Каждое поражение и каждое отступление укрепляли уверенность Окамуры, что тактика таранных ударов является единственным решением проблемы. Он продолжал пробивать свою идею с такой энергией по всем официальным и неофициальным каналам, что в августе 1944 года было принято решение изучить ее.

В конце лета 1944 года энсайн Ота, который ранее летал на транспортных самолетах в Рабаул, предложил построить пилотируемый ракетный снаряд, который будет подвешиваться к базовому бомбардировщику ВМФ «Бетти». Авиационный исследовательский отдел Токийского императорского университета помог ему подготовить чертежи, которые были переданы в Морское бюро аэронавтики в Йокосуке. Таким образом сошлись в одном месте и в одно время тактическая концепция специальных атак и новый тип оружия, созданный как раз для этих атак.

После тщательного изучения командование флота и Бюро аэронавтики решили принять проект Оты. Были спешно проведены нужные эксперименты, и в конце 1944 года снаряд, названный «Ока» (цветок вишни), был запущен в производство. Впервые я услышал о нем после возвращения в Японию с Формозы, но увидел воочию только в апреле 1945 года, после перевода в 721-ю авиагруппу.

В сентябре 1944 года капитан 1 ранга Окамура был назначен командиром этого подразделения. Он должен был сформировать подразделение специальных атак на базе в Ко-но-Икэ, расположенной к северо-западу от Токио. Окамура немедленно приступил к работе и начал обучение пилотов. Тренировки не прекратились, даже когда 721-я авиагруппа перебазировалась в Каною во время реорганизации воздушных флотов.

Снаряд «Ока» представлял собой маленький деревянный планер, содержащий 1800 кг взрывчатки. Двухмоторный бомбардировщик должен был доставить его на расстояние 20 км к цели, после чего сбрасывал. «Ока» планировал на цель, разгоняясь с помощью 5 ракетных ускорителей. Если снаряд сбрасывали на высоте 6000 метров, он имел дальность полета около 30 км. Пилот самолета-снаряда должен был находиться в бомбардировщике-носителе до момента выхода в район атаки. Там он через бомбовый отсек бомбардировщика перебирался в тесную кабину «Оки». После того как вражеские корабли будут замечены и опознаны, пилот человекоуправляемого снаряда должен был сообщить о своей готовности пилоту бомбардировщика. Потом он дергал рычаг сброса и отправлялся в последний полет, который длился всего несколько минут. После отделения от самолета-носителя для пилота «Оки» уже не было обратного пути. Когда американцы узнали об этом оружии, они окрестили его «Бака» (дурак, глупец).

Во внезапно сложившихся чрезвычайных обстоятельствах нетрудно принять решение умереть. Но для юношей, обучавшихся пилотировать самолеты-снаряды, жизнь превращалась в затянувшуюся агонию, потому что более 6 месяцев отделяли начало подготовки от первой возможности умереть в бою. Их тщательно отбирали по всем авиационным частям, и все они были великолепно обучены. Во время долгого периода обучения они еще более совершенствовали свое мастерство. Пилоты самолетов-снарядов показали себя такими же надежными и способными солдатами, как пилоты-камикадзэ, которые отдали свои жизни во время боев на Филиппинах.

### Первые вылеты

Перед высадкой на Окинаве 19 и 20 марта американское авианосное соединение провело серию атак против авиабаз на Сикоку, Кюсю и западном Хонсю. В первый день навстречу противнику вылетели около 50 пилотов-камикадзэ, которые повредили вражеские авианосцы «Энтерпрайз», «Йорктаун», «Интрипид» и «Франклин».<sup>21</sup> Наши перехватчики утверждали, что сбили несколько десятков вражеских самолетов. Однако потери в Каное и на других авиабазах были тяжелыми.

20 марта отряд специальных атак, состоящий из 20 пикировщиков «Джуди», атаковал вражеское соединение, и пилоты сообщили, что повреждены по одному авианосцу типа «Эссекс» и типа «Саратога». На рассвете 21 марта самолет-разведчик обнаружил 3 вражеских авианосца возле юго-восточной оконечности Кюсю, примерно в 320 милях от Тоидзаки по пеленгу 145°. Самолетов воздушного патруля над авианосцами не было. Это можно было считать доказательством того, что корабли накануне получили повреждения.

Вице-адмирал Матомэ Угаки, командовавший 5-м Воздушным Флотом, увидел в этом сообщении долгожданную возможность испробовать в деле снаряды «Ока». Поэтому всем имеющимся истребителям было приказано сопровождать ударную группу. Но, несмотря на весь свой пыл и твердую уверенность, что снаряды «Ока» могут добиться успеха, капитан 1 ранга Окамура не был уверен в результатах атаки. Его постоянно беспокоила слабость истребительного сопровождения. Он понимал, что бомбардировщики, и без того не слишком скоростные, с подвешенным тяжелым снарядом еще больше потеряют в скорости, поэтому им необходимо сильное сопровождение, чтобы они сумели прорваться к целям.

Когда был отдан приказ поднимать в воздух бомбардировщики, вооруженные снарядами «Ока», капитан 1 ранга Окамура прибежал в оперативный отдел штаба и спросил: «А нельзя ли выделить дополнительные истребители?»

Начальник штаба Угаки контр-адмирал Тосиюки Ёкои объяснил: «Все истребители 201-й авиагруппы получили приказ прикрывать атаку. Но эта группа в последнее время

---

<sup>21</sup> 19 марта были повреждены авианосцы «Эссекс», «Франклин» и «Уосп», но не атаками камикадзэ. «Эссекс» пострадал от огня своих же кораблей, остальные два были повреждены атаками обычных бомбардировщиков. *Прим. авт.*

понесла тяжелые потери, поэтому она вряд ли найдет более 55 самолетов».

«Нельзя ли послать больше? Я думаю, этого будет мало», — продолжал настаивать Окамура.

Ёкои возразил: «У нас нет иного выбора, разве что вообще отменить атаку». Он повернулся к командующему флотом и сказал: «Господин адмирал, вы все слышали. Нам отменить атаку?»

Адмирал Угаки, который постоянно находился в оперативном отделе с начала вражеских налетов 18 марта, встал из кресла, положил Окамуру руку на плечо и ответил: «Если снаряды «Ока» нельзя использовать в сложившейся ситуации, в будущем их вообще нельзя будет использовать».

Капитан 1 ранга Окамура заметно вздрогнул, у него на лице промелькнула тень внутренней боли, однако он выдавил: «Мы готовы начать атаку, господин адмирал». После этого он козырнул и вышел из комнаты.

Пилот «Ока» был с самого начала обречен, однако для Окамуры было мучительно больно думать, что он посылает людей в полет, с его точки зрения бессмысленный и безнадежный. Им предстояло погибнуть ни за что. Окамура желал, чтобы пилоты человекоуправляемых снарядов гибли не только героически, но с и пользой, чтобы их деяния запомнились навсегда.

Капитан 1 ранга Окамура был опытным пилотом и прекрасно знал возможности вражеских истребителей Грумман «Хеллкэт». Он также понимал, что пилотам 55 японских истребителей не хватает подготовки, поэтому они не смогут дать отпор многочисленным американским перехватчикам. Поэтому, выйдя из помещения оперативного отдела, он решил лично возглавить атаку.

Ударная группа состояла из 18 бомбардировщиков «Бетти», причем только 2 не имели снарядов «Ока». Командиром группы был назначен капитан-лейтенант Горо Нонака, талантливый летчик и ветеран, давно летавший на торпедоносцах. Он был жестким человеком, который большое значение придавал поддержанию традиционного самурайского духа. Но в то же время он постоянно заботился о своих людях. Это была спаянная группа, которая верила своему командиру, гордилась им и была готова пойти за ним на смерть.

Подготовка к взлету уже шла полным ходом, когда лейтенант Каи, один из молодых пилотов, обратился к Нонака с просьбой уступить ему место в головном самолете. Каи прекрасно понимал опасность подобных вылетов и желал отдать свою жизнь вместо командира. Причины его просьбы были совершенно понятны, однако Нонака, полностью поглощенный сиюминутными заботами, просто оттолкнул Каи в сторону и не стал даже разговаривать с ним.

В этот момент появился Окамура, который сказал: «Нонака, я намерен возглавить сегодняшнюю атаку».

Нонака сразу понял намерения старшего офицера и, отбросив в сторону свою обычную почтительность, грубо закричал: «Что это, господин капитан 1 ранга? Вы не доверяете мне? На сей раз я отказываюсь выполнить ваш приказ!»

Эти слова поразили Окамуру до глубины души, и он был вынужден признать, что не может лишить Нонака чести возглавлять атаку.

Приготовления шли полным ходом, и гул моторов уже наполнил воздух. Экипажи выстроились перед командным пунктом. Нонака стоял впереди шеренги, когда к нему подошел лейтенант Игути, старший из пилотов снарядов «Ока», и почтительно произнес: «Господин капитан-лейтенант, я молюсь за наш сегодняшний успех».

Игути не должен был лететь сегодня. Вместо него командовать человекоуправляемыми снарядами был назначен лейтенант Кинтаро Михаси, хотя он был младше Игути.

Был отдан приказ подготовиться к взлету, и экипажи бомбардировщиков поспешили к своим самолетам. Михаси и Игути обнялись и попрощались. Игути сказал: «Надеюсь, сегодня все пройдет гладко».

Михаси рассмеялся и ответил: «Не беспокойся об этом вылете. Лучше думай о



следующем!»

Пилоты снарядов на бегу выкрикивали прощания, когда бежали к своим самолетам-носителям вместе с их экипажами. Нонака улыбнулся и заметил: «Прямо как в Минатогаве»,<sup>22</sup> после чего занял место в кабине головного бомбардировщика. Адмирал Угаки стоял рядом с командным пунктом во время взлета ударной группы. Когда он смотрел на взлетающие бомбардировщики, у него на глазах выступили слезы.

В 11.35 бомбардировщики начали разбегаться, и головной самолет Нонака поднялся в воздух, а следом за ним остальные. Все зрители ясно видели белые повязки *хатимаки* на головах пилотов.

Из 55 истребителей, выделенных для прикрытия самолетов-носителей, прибыли только 30. Часть истребителей просто не смогла взлететь, еще несколько были вынуждены повернуть назад из-за проблем с моторами. Тем временем в штаб 5-го Воздушного Флота поступили новые сообщения разведчиков, в которых говорилось, что вражеское соединение разделилось на группы, состоящие из 3, 2 и 2 авианосцев соответственно. Противник двигался на юг, и неожиданно выяснилось, что он гораздо сильнее, чем предполагалось.

Когда пришла эта радиограмма, стало ясно, что успех сегодняшней атаки становится еще более сомнительным. Кое-кто предлагал отозвать самолеты обратно, но адмирал Угаки твердо решил продолжать операцию. Все штабные офицеры собрались вокруг раций, с тревогой ожидая сообщения, что бомбардировщики заметили противника. Однако наши самолеты не передали ни единого слова, и люди начали заметно нервничать. Время шло и шло, самолеты уже должны были находиться прямо над целью. Тишину в штабе нарушало только тиканье больших часов, отсчитывающих бесконечные минуты. Если наши самолеты еще не повернули обратно на базу, им может просто не хватить топлива.

Когда напряжение достигло предела, капитан 1 ранга Окамура не выдержал. «Что там случилось?»

Но ответом ему стала лишь томительная тишина.

Ударной группе по радио был отправлен приказ, который мы все выслушали с надеждой: «Если противник не обнаружен, следовать на остров Маркус». Теперь нам оставалось только ждать, но человеческие нервы не могут вынести подобного напряжения.

Наконец маленькая группа истребителей сопровождения вернулась на базу, и пилоты рассказали печальную историю о несчастье, которое обрушилась на наши самолеты. Примерно в 14.00 они были атакованы 50 истребителями «Хеллкэт» в тот момент, когда находились в 50 или 60 милях от вражеских кораблей. Наши истребители сопровождения отчаянно пытались отогнать американцев, но напрасно. Те сосредоточили все свои усилия на бомбардировщиках.

Эти тяжелые самолеты не могли ни бежать, ни увернуться от атак. Поэтому они были вынуждены сбросить снаряды «Ока» (пилот оставался на самолете-носителе), чтобы хоть как-то увеличить скорость и маневренность. Но вражеские истребители раз за разом бросались на наш строй, поливая бомбардировщики смертоносным шквалом пуль. Наконец замыкающий бомбардировщик загорелся. Пламя охватило огромный самолет, и он рухнул в море, волоча за собой шлейф дыма.

А затем один за другим были сбиты еще 14 наших бомбардировщиков, хотя истребители прикрытия отчаянно пытались защитить их. Пилоты горящих самолетов отдавали честь Нонака, когда очередной самолет вываливался из строя. Наконец остались только Нонака и еще 2 пилота. Эта тройка сумела спикировать и укрыться в облаке, но больше их никто не видел.

В результате, после 6 месяцев интенсивных тренировок, попытка атаки завершилась провалом и бессмысленной гибелью пилотов. Я не могу найти слова, чтобы выразить нашу

---

<sup>22</sup> Часовня под таким названием находится в Кобе. Она воздвигнута в память Масасигэ Кусуноки, знаменитого воина XIV века, который сказал перед смертью: «Если бы я имел семь жизней, чтобы отдать за свою страну». *Прим. авт.*

горечь и отчаяние. Прощальные слова лейтенанта Нонаки всплывали в памяти, когда мы видели выпел, поднятый над авиабазой Каноя в память об этой злосчастной операции. На нем было написано: «*ХИРИХО КЕН ТЕН*».

### **Бои на Окинаве**

25 марта американские войска начали высаживаться на островах Керама Ретто, расположенных в 15 милях к западу от Окинавы. Поэтому на следующий день было приказано начать операцию «ТЭН ГО», чтобы попытаться нанести поражение американцам.

3-й и 10-й воздушные флоты были переданы под оперативное командование 5-го Воздушного Флота, базирующегося на западе Японии. После этого командующий 5-м Воздушным Флотом мог бросить всю авиацию японского флота против врага, высадившегося на Окинаву.

Близлежащий остров Камияма был занят противником 31 марта, но при этом безжалостные бомбардировки и обстрелы Окинавы, которые начались 6 дней назад, продолжались с неослабевающей силой. 1 апреля американцы высадились на самой Окинаве. В операции участвовали более 1400 кораблей всех классов, которые доставили 4 армейские дивизии и 2 дивизии морской пехоты. Всего противник высадил более 100 000 солдат, которых поддерживали огромные силы флота. В резерве у противника на кораблях десантной армады еще имелись 50 000 солдат.

Силы защитников состояли из 2 пехотных дивизий и 2 смешанных бригад 32-й Армии, которой командовал генерал-лейтенант Мицуру Усидзима. Кроме того, на острове находились гарнизонные войска флота под командованием контр-адмирала Минору Ота, а также авиагруппа «Нанеси Сёто» под командованием капитана 1 ранга Та-намати. Всего на Окинаве находилось 7000 человек личного состава флота. Защитники сражались отчаянно, и нанесли противнику серьезные потери, но постепенно были отброшены в горы южной части острова.

Моряки адмирала Оты предприняли 13 июня последнюю атаку против американцев, высадившихся вблизи Сроку, Больше об адмирале Ота и его людях ничего не известно. Последнее сообщение адмирал отправил 6 июня.

«Более 2 месяцев прошло с того дня, как мы вступили в бой с захватчиками. В тесном единстве и гармонии мы вместе с армией предпринимали все возможное, чтобы сокрушить врага.

Несмотря на все наши усилия, битва приняла неблагоприятный характер. Мои войска оказались в сложном положении, так как мы передали все тяжелые орудия и 4 отборных батальона морских десантных частей в распоряжение армии. К тому же вражеская техника значительно превосходит нашу.

Поэтому я приношу свои глубочайшие извинения императору за то, что не сумел лучше защищать империю, не справился с возложенной на меня тяжелой задачей.

Войска под моим командованием сражались отважно, в лучших традициях Императорского Флота. Яростные бомбежки и обстрелы с моря могли сокрушить горы Окинавы, но не могли сломить ду(с моих людей. Мы надеемся и молимся за благополучие империи и охотно отдадим наши жизни ради этого.

Морскому министру и всем моим вышестоящим командирам я выражаю глубочайшую благодарность за поддержку, которую я ощущал долгие годы. В то же самое время я выражаю самое искреннее соболезнование семьям моих людей, которые пали на этом передовом рубеже как солдаты императора.

Вместе с моими офицерами и матросами я трижды восклицаю «*Банзай!*» императору и молюсь за вечный мир для империи.

Хотя мое тело останется на далекой Окинаве, Мой дух будет упорно защищать родину.

***Минору Ота, Командующий силами флота».***

Точно такую же доблесть проявило отдельное авиационное соединение — 931-й отряд, командир которого отправил последнее сообщение 10 июня:

«Мои люди отважно сражаются и не падают духом. Мы молимся за конечную победу нашей родины.

Мы будем сражаться до последнего человека, защищая наши позиции.

Связь прекращается после этой радиограммы.

Капитан 1 ранга Дзиро Ханэда,

***Командир 931-го отдельного авиационного отряда»***

16 июня противник сумел прорвать основную оборонительную линию армии на юге острова. Генерал Усидзима руководил своими войсками в последнем бою. Перед тем как связь прервалась, он отправил прощальную радиограмму:

«Почти 3 месяца солдаты под моим командованием сражались с горячим желанием уничтожить дерзкого врага. Мы не сумели сокрушить противника, хотя стояли насмерть, и теперь мы обречены.

После прибытия на остров наши войска при самой искренней поддержке местного населения прилагали все усилия для строительства оборонительных сооружений.

После высадки противника наши воздушные и сухопутные силы, тесно взаимодействуя между собой, сделали все возможное, чтобы защитить остров.

К моему величайшему сожалению, мы больше не можем сражаться. Я приношу свои глубочайшие извинения императору и народу нашей родины за эту неудачу. Мы предпримем еще одну последнюю атаку, чтобы уничтожить как можно больше противников. Я молюсь за души воинов, погибших в бою, и за благополучие императорской фамилии.

Смерть не погасит желания моего духа защищать родину.

Я прощаюсь с вами навсегда с глубочайшей благодарностью за доброту и помощь со стороны вышестоящих начальников и товарищей по оружию.

***Мицую Усидзима»***

К этому письму была сделана поэтическая приписка:

«Зеленая трава гибнет на островах, не дожидаясь осени,

Но ее побеги возродятся весной на родине.

Оружие сломано, наша кровь обагрила землю, но наш дух не сломлен.

Наши души вернутся, чтобы защитить родину».

## **Глава 16**

### **Апрель 1945 — июнь 1945 года. Отряды специальных атак, сформированные в Японии**

#### **Операция «Кикусуй» на Окинаве**

Как мы уже видели, заранее спланированное использование тактики камикадзэ началось на Филиппинах в октябре 1944 года. Хотя их атаки были спорадическими, они нанесли такой урон противнику, что японское верховное командование пришло к заключению, что только тактика камикадзэ способна остановить врага. Во время боев за Окинаву впервые самоубийственные атаки летчиков флота и армии были скоординированы.

В результате была проведена серия атак под общим названием «Кикусуй». Всего в период с 6 апреля по 22 июня были проведены 10 массированных атак.

Это генеральное воздушное наступление проводилось с использованием самолетов всех типов. Налеты производились днем и ночью, и эта серия атак камикадзе нанесла противнику наиболее тяжелые потери за всю войну.<sup>23</sup>

### **Успешная атака лейтенанта Дои на снаряде «Ока»**

Противник уже высадился на Окинаве, когда в начале апреля я был переведен в авиагруппу капитана 1 ранга Окамуры, дислоцированную рядом с Каноей на юге Кюсю. Побывав в штабе воздушного флота, который размещался в бомбоубежище в пригороде, я отправился прямо в лагерь капитана 1 ранга Окамуры. Он располагался на западном краю аэродрома, и условия там были ужасными, в чем я убедился в первую же минуту.

Возможностей улучшить условия жизни практически не было, потому что после начала боев за Окинаву, на Кюсю стали спешно перебрасывать войска, причем в большом количестве. Летчики жили в здании начальной школы, которое было построено полвека назад. Оконные рамы были выбиты во время воздушных налетов, а сквозь дыры в крыше можно было видеть небо. Люди спали прямо на деревянном полу, а все здание было неопишимо грязным.

Мне приходилось жить на фронтовых аэродромах в Рабауле, на Новой Гвинее, на Филиппинах, но условия размещения 721-й авиагруппы в самой Японии были самыми ужасными из всего, что я видел. Первая ночь была просто ужасной, я никак не мог заснуть. Одно одеяло совершенно не защищало от холодного ветра, который свистел во всех щелях старого дома. Мне казалось, что здание для летчиков корпуса специальных атак могло бы быть более уютным, пусть даже и скромным.

На следующее утро я вызвал лейтенанта Сабуро Дои и приказал ему немедленно организовать работы по улучшению условий проживания пилотов. Дои, закончивший среднюю школу в Осаке, числился в отряде специальных атак снарядов «Ока», который могли бросить в бой в любой момент. Однако он энергично взялся за работу, собрав солдат строительных частей и частей обслуживания. Они сделали для летчиков все, что могли. Дыры были залатаны, и теперь дождь был уже не страшен, а принесенные откуда-то соломенные тюфяки позволили спать в относительном комфорте.

Однажды я с удивлением увидел, как Дои собрал группу младших офицеров и заставил их мыть полы в доме. Некоторое время я следил за работой, восхищаясь прилежанием молодых людей. Когда я похвалил их, один из пилотов сказал: «Да, здесь действительно было грязно. А чтобы вычистить, нужно чистить».

Дои продолжал добывать неведомо откуда соломенные тюфяки, он даже сумел найти несколько бамбуковых кроватей. Они были узковаты, но ведь лучше такие, чем вообще никаких. Поэтому все летчики были очень благодарны лейтенанту Дои за его заботу.

Тем временем бои на Окинаве приняли ожесточенный характер, и командование приказало 12 апреля провести атаку с использованием снарядов «Ока» в ходе операции «Кикусуй № 2». Дои был одним из пилотов, которым предстояло лететь в этот день. После прощальной трапезы он подошел ко мне и сказал: «Я достал еще 6 кроватей и 15 соломенных

---

<sup>23</sup> Американские данные отличаются от этих. За указанный период были потоплены 26 кораблей и 164 повреждены атаками самоубийц. Однако сюда входят корабли, пострадавшие не только в результате операции «Кикусуй», но и от отдельных мелких атак, в которых участвовали в общей сложности еще около 200 самолетов армии и флота. *Прим. авт.*

тюфяков. Их должны привезти сегодня. Могу я просить вас присмотреть за тем, чтобы они наверняка попали в нашу казарму?»

После этого он поднялся в люк самолета-носителя и пропал.

В этот день в атаках были использованы 8 снарядов «Ока». Кроме них в налетах приняли участие 80 камикадзе и более 100 истребителей сопровождения. Самолеты направлялись к Окинаве разными курсами, чтобы одновременно выйти к цели с различных направлений. Вместе с тем, предполагалось использовать в качестве укрытия высокие скалы, окружающие вражеские якорные стоянки.

Те, кто оставался на аэродроме, могли только проводить их взглядом, молиться за их успех и ждать результатов атаки. В центре связи люди согнулись над приемниками, с напряжением дожидаясь донесений наших самолетов. Когда первая ударная группа приблизилась к Окинаве, я надел наушники. Донесения начали поступать непрерывно. Меня больше всего интересовали действия бомбардировщиков, несущих бомбы «Ока».

Первая попытка применить эти человекоуправляемые бомбы, предпринятая 21 марта, завершилась настолько бесславным провалом, поэтому сегодня, скорее всего, был последний шанс доказать ценность этого оружия. Мы все надеялись, что на этот раз энергичные действия наших пилотов будут вознаграждены.

«Вижу вражеские истребители!» Я вздрогнул, когда услышал первое сообщение самолета лейтенанта Дои. Неужели и вторая попытка использовать эти снаряды будет сорвана вражескими истребителями? Казалось, время остановилось.

Сумеют ли неуклюжие бомбардировщики прорваться сквозь завесу вражеских перехватчиков?

Следующее сообщение заставило меня облегченно вздохнуть. «Мы уклонились от вражеских истребителей».

Как это могло произойти? Но сейчас было не время строить догадки. Сообщения следовали одно за другим.

«Приготовиться выпустить снаряд «Ока».

«Цель — линкоры».

Через несколько секунд «Ока» отделится от самолета-носителя.

«Пуск!» Я буквально увидел, как Дои ныряет в направлении гигантского линкора. Он включает ракетные ускорители, и скорость нарастает, а затем он врывается прямо в цель.

Из 8 самолетов-носителей, участвовавших в атаке, 6 были сбиты после того, как сбросили свои снаряды. Только один благополучно вернулся на базу, причем это оказался как раз самолет, на котором находился лейтенанта Дои. Экипаж рассказал, что после взлета Дои заявил, что хочет подремать, и попросил разбудить его за 30 минут до прибытия к цели. Он уютно устроился на импровизированной постели и уснул. После того как его разбудили, Дои спросил: «Время летит очень быстро, не так ли?»

Он пожал руку командиру самолета и через бомбовый отсек спустился в свой снаряд. С самолетом-носителем его связывала переговорная трубка, по которой Дои сообщил, что готов. Бомбардировщики, вооруженные снарядами «Ока», подошли к Окинаве с запада и увидели огромное количество вражеских кораблей. Они появились на предельной дальности полета снарядов, а потому было крайне желательно как можно больше сократить дистанцию.

Дои выбрал своей целью линкор. На высоте 6000 метров на расстоянии 18 000 метров от цели, что являлось оптимальными условиями, человекоуправляемый снаряд был выпущен. Экипаж бомбардировщика с волнением следил, как он пошел вниз, чуть покачивая крыльями.

Снаряд постепенно набирал скорость и становился все меньше. Самолет-носитель поспешно повернул и помчался на запад на максимальной скорости, так как оставаться в небе, кишасщем вражескими истребителями, было более чем рискованно.

Из донесений экипажа было ясно одно: снаряд «Ока» набирал скорость, пилот сохранил управление и вел прямо на цель. Позднее летчики видели столб черного дыма высотой 500 метров, поднявшийся примерно в том месте, где находилась цель, выбранная

лейтенантом Дои.<sup>24</sup>

В последние дни апреля бои вокруг Окинавы стали еще более яростными. Первых пилотов-камикадзэ заменили новые. Они спали на соломенных тюфяках и бамбуковых кроватях, которые раздобыл лейтенант Дои, а их благородные души последовали за ним во время вылетов, из которых не было возврата. Цветы вишни опадали, но деревья оставались по-прежнему зелеными.

### Камикадзэ против «Хеллкэтов»

Наше бомбоубежище в распоряжении 341-й авиагруппы находилось примерно в 100 метрах севернее учебного класса. Центр связи с самого начала разместили в бомбоубежище, поэтому радио продолжало работать даже во время вражеских воздушных налетов. Дневные и даже ночные налеты становились все более частыми, поэтому койки пилотов были перенесены в бомбоубежище, чтобы летчики могли хоть немного поспать. Это было тихое и безопасное место, но из-за плохой вентиляции воздух был тяжелым и влажным, поэтому спать там было не слишком приятно.

Среди офицеров корпуса специальных атак был один юноша, который только что закончил технический колледж в Муроране на Хоккайдо. Он оставался в колледже в качестве ассистента профессора и продолжал обучение до того момента, как было принято его прошение о зачислении в морскую авиацию. Он уже имел на своем счету несколько патентов и в будущем обещал стать крупным изобретателем. Некоторые его изобретения уже применялись в Японии и приносили большую пользу.

Однажды вечером я вызвал его в бомбоубежище, зная, что юноша рвется участвовать в первой же специальной атаке. Он вежливо отвечал на все мои вопросы, но я заметил, что он гораздо менее разговорчив, чем остальные пилоты-камикадзэ.

Я сказал ему: «Корпус специальных атак — не единственное место, где можно послужить своей стране. Японии в будущем понадобятся талантливые люди. Не считаете ли вы, что ваши технические способности важнее для страны, чем то, что вы можете сделать здесь?»

Он надолго задумался перед тем, как ответить. «Я много раз думал о том, что вы сейчас сказали, и не могу согласиться с вами. Я понимаю, что мои технические способности могут принести много пользы Японии, и это делает мое решение еще более трудным. Поэтому я надеюсь, что вы поймете меня и не станете мешать мне. Я просто не хочу менять свой выбор».

По его совершенно спокойному тону со стороны было трудно догадаться, что мы разговариваем о вещах, гораздо более серьезных, чем погода. Никогда раньше я не желал так сильно повлиять на решение человека участвовать в специальных атаках. Я столкнулся с печальным выбором. Человек явно может принести гораздо больше пользы своей стране живым, чем мертвым. А он совершенно спокойно и обдуманно заявляет, что желает умереть за свою страну. В его словах не было никакой рисовки. Хотя он ни слова не сказал о смерти, я совершенно уверен, что для него смерть означала ничто по сравнению с выполненным долгом. Я больше не сказал ничего. Но я боюсь, что его профессор будет обвинять меня за это.

Этот вроде бы уникальный случай на самом деле был совершенно типичным для японцев, беззаветно преданных своей стране. Он демонстрировал дух верности, взращенный многими поколениями предков.

Через несколько дней он отправился в полет во главе группы из 4 «Зеро» для таранной атаки вражеских кораблей возле Окинавы. Каждый самолет нес 500-кг бомбу.

---

<sup>24</sup> 12 апреля только один снаряд «Ока» попал в американский корабль, причем не в линкор, а в эсминец «Стэнли». *Прим. авт.*

Примерно в 60 милях к северу от островов Амами-Осима они встретили 4 вражеских истребителя. В это время «Зеро» летели на юг, держась всего в 20 метрах над водой.

«Хеллкэты» появились немного справа, летя встречным курсом на высоте 1000 метров. Однако они развернулись и спикировали на тяжело нагруженные «Зеро». Те немедленно сбросили бомбы и развернулись, чтобы вступить в бой.

Как и большинство пилотов корпуса специальных атак, эти летчики провели не более 3 занятий по воздушным стрельбам, поэтому вряд ли следовало ждать от них в бою слишком многого. Поэтому я приказал им, как и остальным камикадзэ, не пытаться сражаться с гораздо более опытными вражескими пилотами. Самое лучшее, что они могли сделать в безнадежной ситуации — протаранить противника.

2 «Зеро» были быстро сбиты в ходе одностороннего боя, но командир группы сумел сбить один «Хеллкэт». Однако не успел он перевести дух, как на него бросился другой вражеский истребитель. Американец выходил в атаку с благоприятной позиции, поэтому японский пилот решил таранить противника. Самолеты мчались навстречу друг другу с ужасающей скоростью, но в последний момент «Хеллкэт» отвернул в сторону и бежал. Вероятно, его пилота испугала необычная тактика противника.

Японский пилот, решивший столкнуться с противником, был совершенно обескуражен его бегством и начал осматриваться в поисках новых целей. Оставшийся американский истребитель, который, вероятно, пилотировал командир звена, также ушел в сторону, когда «Зеро» повернул на него. Судя по всему, американский летчик понял, что противник настроен решительно, поэтому предпочел улететь прочь на полной скорости.

Так как бомба была сброшена, а противник исчез, «Зеро» повернул домой и благополучно приземлился на базе, где пилот доложил о происшедшем бое.

## Жизнь в Каное

В Каное имелось большое поле, расположенное на берегу реки чуть южнее домиков, где жили пилоты. Хотя этот район не являлся частью авиабазы, считалось, что летчики могут гулять здесь, не получая увольнительной. Речка шириной не более 5 метров лениво текла среди бамбуковых зарослей и рисовых полей. На ее берегах цвели дикие белые розы, радуя глаз случайного прохожего.

Как-то один из пилотов решил прогуляться, чтобы полюбоваться этими красотами, и остановился посмотреть, как крестьяне жнут ячмень. Он заметил, что работу выполняют одни дети, старики и женщины. Пospешив обратно в казарму, он попросил моего разрешения помочь жнецам. Я не увидел в этом ничего страшного. Более того, такая работа помогла бы ему отвлечься, а потому я охотно дал разрешение. Слух об этом разлетелся мгновенно, и в тот же день более 30 пилотов отправились помогать крестьянам. Они вернулись на закате, уставшие и обгоревшие на солнце. Но единственным их желанием было еще как-нибудь помочь крестьянам.

Достаточно быстро жители окрестных деревень и ферм узнали о пилотах, которые готовы прийти на помощь, и вскоре на базу начали приносить подарки. Обычно такие подарки распределял местный штаб, но люди хотели быть уверены, что их дары попадут именно к тем, кому они предназначались, и всегда находили предлог отнести их прямо в казарму камикадзэ. Количество подарков вскоре приняло угрожающий характер. Насколько я знаю, пилоты-камикадзэ получили тысячи свежих яиц, сотни цыплят и даже одну корову.

Однажды на базу из Токио приехали мать и дочь, чтобы повидать жениха девушки. В последнем письме он сообщил, что его перевели в Каною. Не получив новых писем, они встревожились и решили проведать юношу. Женщины не подозревали, что он стал пилотом-камикадзэ и несколько дней назад улетел на задание к Окинаве.

Ближние друзья пилота, встретившие женщин, не знали, как им всё объяснить, и прибежали ко мне за советом. Было бы жестоко и безжалостно сказать им правду. Поэтому по моему совету посетительницам сообщили, что молодой офицер несколько дней назад

отправлен на одну из передовых островных баз. Затем их провели по нашему обиталищу, показали комнату, которую он совсем недавно занимал. Женщины внимательно все осмотрели, а девушка потрогала бамбуковую кровать, на которой совсем недавно спал ее жених.

Больше они не задали ни одного вопроса. Похоже, они сами все поняли.

### Не всегда боги

К тому времени, когда противник высадился на Окинаве, отношение к пилотам корпуса специальных атак заметно изменилось. На Филиппинах и на Формозе корпус состоял исключительно из добровольцев, их боевой дух был исключительно высок, они просто горели энтузиазмом. Кроме того, в первые дни существования камикадзэ перед корпусом стояла четкая цель — переломить ход битвы в пользу Японии. Сохранялись определенные надежды, что эта чрезвычайная тактика принесет успех. Но теперь огромные соединения В-29, взлетающие с Марианских островов и с материкового Китая, систематически бомбили Токио, Осаку и другие крупные японские города. Эти налеты открыли уже не только перед солдатами, но и перед гражданским населением все ужасы войны.

Чтобы как-то выправить критическую ситуацию, не оставалось ничего иного, как продолжать и наращивать атаки камикадзэ. В таких условиях система добровольной записи в корпус, существовавшая раньше, явно не соответствовала новым требованиям. Армейское командование начало оказывать давление, хотя и не слишком явное, вынуждая летчиков становиться «добровольцами», поэтому вполне понятно, что изменение обстоятельств привело к изменению поведения людей.

Многим из новичков сначала не просто не хватало энтузиазма, более того, они откровенно возмущались положением, в которое их поставили. Для одних это заканчивалось через пару часов, но другим, чтобы успокоиться, требовались дни и недели. Но после того, как раздражение и обида проходили, пилоты начинали испытывать душевный подъем. Затем, когда происходило обретение мудрости и дух полностью очищался, люди понимали, что они живут ради смерти и обретают бессмертие.

В качестве примера обретения душевного покоя можно привести лейтенанта Куно, который после прибытия на базу возмущался особенно сильно. А через несколько дней, совершенно внезапно, он пришел ко мне, пританцовывая, с огоньком в глазах, и попросил разрешения снять с самолета все ненужное оборудование, заявив, что хотел бы сэкономить труд рабочих, которые изготовили все это.

Энсайн Тацуя Икарияма 4 мая 1945 года прилетел из Китауры, так как его перевели в авиагруппу «Такума», базирующуюся на Сикоку. Он должен был участвовать в специальной атаке в районе Окинавы. После прибытия он узнал, что три друга, вместе с которыми он поступил служить на флот, находятся на этой базе, поэтому Икарияма сразу побежал искать их. Вскоре после обеда он появился у двери их комнаты и заявил: «Я услышал, что вы здесь, и захотел повидаться с вами».

В последний раз они виделись довольно давно, поэтому встреча получилась радостной. Друзья предложили Икарияме выпить, чтобы отпраздновать это событие, однако он твердо заявил: «Мне очень жаль, но завтра мне предстоит самоубийственная атака, и я хотел бы быть в форме. Поэтому я не стану пить».

«А как насчет консервированных ананасов?»

«Спасибо, нет. Я только что поужинал и не хочу переедать».

Он отказался есть и пить потому, что это снижало его шансы на успешную атаку на следующий день. Друзья долго вспоминали дни, проведенные в летной школе Цутиура, свою дальнейшую службу, отсутствующих друзей, каникулы, дом. Но в 22.00 Икарияма попрощался и ушел спать.

Он отправился в полет на следующий день, и больше они его не видели.

Однако такое чувство долга в последние дни войны было далеко не всеобщим. Члены



корпуса специальных атак не были ни святыми, ни грешниками. Они были обычными людьми, со всеми их чувствами и переживаниями, достоинствами и недостатками, силой и слабостью, которые имеются у всех остальных людей. Поэтому они пели песни, смеялись, плакали и напивались. Они совершали и добрые поступки, и дурные.

В этом отношении пилотам-камикадзэ, находившимся в Японии, в какой-то мере не повезло. Остальные люди смотрели на них с преувеличенной почтительностью, считая кем-то вроде богов. И были страшно разочарованы, когда выяснялось, что камикадзэ не соответствуют вымышленному образу. Но еще хуже, что некоторые пилоты под воздействием этого фимиама всерьез воображали себя живыми богами и начинали вести себя соответственно. Так бывает довольно часто: репутация, которую создают немногие, распространяется на всех. Поэтому я думаю, что критика, которой подвергали поведение камикадзэ, чаще всего была незаслуженной, потому что они были самыми обычными людьми, не лучше и не хуже остальных.

Но во время битвы за Окинаву эти обычные люди добились необычайных успехов. Почти 1700 самолетов армии и флота совершили вылеты с пилотами-камикадзэ в период с 11 марта до конца июня 1944 года. Но даже это величайшее самопожертвование не сумело переломить ход войны, Окинава была захвачена противником. После окончания боев на острове операции камикадзэ переместились в другой район, теперь они велись в непосредственной близости от Японии.

Общие результаты, достигнутые корпусом специальных атак, приведены в следующей таблице. Эти данные основаны на официальных японских рапортах того времени и могут оказаться преувеличенными.

Данные в скобках являются официальными американскими цифрами потерь. Сюда включен эсминец «Мэннерт Л. Абель», потопленный 12 апреля снарядом «Ока», 4 эсминца, поврежденных этими же снарядами, и 4 — поврежденных взрывающимися катерами.

## **Глава 17**

### **Март 1945 — август 1945 года. Конец императорского флота**

#### **Самоубийственный поход флота**

Битва за Лейте стала не только боевым дебютом корпуса камикадзэ, она также стала концом японского флота как реальной боевой силы. Когда 2-й Флот вернулся в Японию после этого разгромного поражения, главные силы его крейсерских эскадр были уничтожены, а из линкоров остались только «Ямато», «Нагато» и «Харуна». У Японии просто не осталось достаточного количества военных кораблей, чтобы сформировать боеспособное соединение. Еще больше осложняла ситуацию острейшая нехватка топлива. Поэтому в январе 1945 года из всех кораблей на якорной стоянке Хасирадзима во Внутреннем море боеспособными считались только линкор «Ямато», легкий крейсер «Яхаги» и 5 эсминцев.

Когда 26 марта 1945 года противник начал высаживать десант на островах Рюкю, жалкие остатки некогда грозного Императорского Флота вышли, чтобы оказать то сопротивление, на которое они еще были способны. 28 марта эти корабли перешли в Кабутодзиму. 2-й Флот должен был выйти из пролива Бунго, обогнуть южную оконечность Кюсю и передвинуться в Сасэбо, чтобы постараться завлечь противника в пределы радиуса действия базовых самолетов с аэродромов Японии. Таким образом, 2-й Флот должен был выступить в роли приманки.

Однако 1 апреля планы изменились. В этот день американцы высадились на Окинаве,

где вскоре заняли аэродром, который тут же начали расширять и совершенствовать, намереваясь его использовать. Эти события вынудили японскую базовую авиацию 6 апреля провести первый массированный налет камикадзэ. Это была операция «Кикусуй № 1». Одновременно был переформирован 2-й Флот, который получил приказ прорваться к Окинаве и содействовать усилиям камикадзэ.

Надводными кораблями командовал вице-адмирал Сейити Ито. Эскадра состояла из линкора «Ямато», легкого крейсера «Яхаги» и 8 эсминцев 17-го, 21-го и 41-го дивизионов. Эти корабли покинули Убэ 6 апреля в 06.00 и остановились в Токуяме, где дозаправились. Все лишние люди были списаны на берег. Вице-адмирал Сейити Ито огласил боевой приказ:

«Совместно с армией Императорский Флот мобилизует все свои подразделения на суше, на море и в воздухе для действий против вражеских сил на Окинаве.

Судьба родины зависит от этой операции. Наши корабли будут сведены в надводный корпус специальных атак. Соединение выходит в море сегодня, чтобы участвовать в общих усилиях в ходе разворачивающейся битвы. Поэтому мы будем действовать в духе славных традиций Императорского Флота и донесем эту славу до будущих поколений. Каждый корабль, участвующий в операции, вне зависимости от того, выделен он для специальных атак или нет, должен сражаться до конца. Только так противник будет уничтожен, и будут сохранены вечные устои нашей родины».

Согласно плану операции, корабли 2-го Флота должны были выбраться на берег в районе вражеских плацдармов. После этого они должны были стрелять до последнего снаряда, либо пока американцы не уничтожат их. Отсюда видно, что ни один корабль не мог вернуться из этого похода. Это была по-настоящему самоубийственная миссия.

2-й Флот покинул Токуяму 6 апреля в 16.00. Предполагалось, что он выйдет к вражеским плацдармам на западном побережье Окинавы перед рассветом 8 апреля. После выхода из пролива Бунго в 19.30 флот перестроился в ордер ПЛО. Следуя на юг со скоростью 20 узлов, примерно в 06.00 на следующий день корабли миновали пролив Осуми. Через час они перестроились в круговой ордер, увеличили скорость до 24 узлов и повернули на юг. 20 истребителей «Зеро» 5-го Воздушного Флота прикрывали их в течение 3 часов, начиная с 08.00. Все это время они не видели никаких признаков противника. Однако в 11.30 на востоке появилась вражеская летающая лодка. Одновременно с острова Амами-Осима была получена радиограмма: «Около 250 вражеских авианосных самолетов летят на север». В полдень радар «Ямато» обнаружил на юге на расстоянии около 100 км большую группу неприятельских самолетов.

Бой был неизбежен. День был облачным. Рваные низкие тучи обеспечивали прекрасное укрытие атакующим. С самого начала атаки и до конца самолеты выскакивали из туч, наносили удар и сразу же скрывались обратно, причем так быстро, что зенитчики просто не успевали определить дистанцию и обстрелять их. Хотя несколько вражеских самолетов было сбито, зенитный огонь совершенно не смог защитить корабли.

В целом около 300 американских самолетов атаковали японскую эскадру бомбами и торпедами. К 15.00 «Ямато», «Яхаги» и эсминцы «Асасимо» и «Хамакадзэ» были потоплены. Эсминцы «Исокадзэ» и «Касуми» стояли неподвижно, потеряв ход. Их пришлось затопить, сняв команды.

Оставшиеся 4 эсминца вернулись в Сасэбо на следующий день. Так завершилась крупнейшая самоубийственная операция, стоившая Японии 6 кораблей и жизней более чем 2500 моряков.

Последняя отчаянная попытка Императорского Флота завершилась полным провалом. Прославленный флот, безоговорочно господствовавший в западной части Тихого океана, был окончательно изгнан с морских просторов.

## Последний вылет адмирала Угаки

С авиабазы Каноя на юге Кюсю отправились в полет многие пилоты камикадзэ, собиравшиеся атаковать вражеские корабли у берегов Окинавы. Но противник быстро захватил аэродромы на Окинаве и перебросил туда свои самолеты, поэтому американские базовые самолеты вскоре присоединились к авианосным во время налетов на Японию. Эти атаки были настолько мощными, что нам пришлось передвинуть авиабазы на север Кюсю, на Сикоку и Хонсю. Во время этих перебазирований штаб 5-го Воздушного Флота был перенесен из Каной в Опта на северо-востоке Кюсю. Командный пункт там был размещен в бункере на склоне холма к юго-востоку от летного поля.

Перед рассветом 15 августа старший офицер штаба 5-го Воздушного Флота капитан 1 ранга Такаси Миядзаки был вызван на командный пункт. Его встретил дежуривший там капитан 2 ранга Такекацу Танака, который с тревогой сообщил, что командующий флотом адмирал Угаки приказал подготовить бомбардировщики для вылета к Окинаве.

Миядзаки сразу испугался, что адмирал Угаки решил лично возглавить последнюю атаку камикадзэ. Он отправился прямо к адмиралу, чтобы выяснить, так ли это.

Комнаты офицеров были расположены в пещере в том же холме. Адмирал размещался в маленькой комнатке, где стояли лишь грубый стол и походная кровать. Это совершенно не соответствовало его званию и должности. Мрачный адмирал сидел на кровати, о чем-то задумавшись, когда вошел Миядзаки.

«Дежурный офицер сказал мне, что вы приказали подготовить к вылету бомбардировщики. Могу я спросить, что вы задумали?» — сказал он.

Выражение лица адмирала смягчилось, и он прямо ответил: «Я намерен лететь с ними. Отдайте соответствующий приказ».

«Я прекрасно понимаю, что вы чувствуете, но прошу вас пересмотреть свое решение, господин адмирал. По моему мнению, это не имеет смысла», — возразил Миядзаки.

«Вы получили мой приказ. Пожалуйста, выполняйте», — вежливо, но твердо произнес Угаки.

Миядзаки поспешно вышел и отправился посоветоваться с начальником штаба Угаки контр-адмиралом Тосиюки Ёкои. Он неохотно решился на это, потому что адмирал Ёкои болел и уже несколько дней был прикован к постели. Но Миядзаки был нужен совет.

Когда он сообщил, что происходит, адмирал Ёкои поднялся, хотя чувствовал себя отвратительно, и пошел к адмиралу Угаки, чтобы переговорить с ним. Он заявил: «Я прекрасно понимаю ваше желание умереть, но после капитуляции нам предстоит множество важных дел, например, расформирование флота. Вы обязаны сделать все это. Я прошу вас изменить свое решение».

Угаки молча выслушал начальника штаба, потом мягко улыбнулся и ответил: «Пожалуйста, оставьте за мной право самому выбрать свою смерть».

На это Ёкои уже ничего не мог возразить. Он отправился к контр-адмиралу Тикао Ямамото. Посоветовавшись, они решили обратиться к близкому другу Угаки контрадмиралу Такацугу Дзоодзима. Если кто и мог отговорить Угаки лететь, то только он. Как давний и близкий друг Дзоодзима мог говорить с Угаки более резко, чем остальные.

«Я знаю, что как командир вы несете полную ответственность за действия 5-го Воздушного Флота. Но все это осталось в прошлом, а сейчас нужно думать о будущем. Там у вас тоже будут обязанности и ответственность. Мне сообщили о вашем намерении, и я могу сказать, что полностью разделяю ваши чувства. Тем не менее, ради блага всех остальных я прошу вас отменить вылет».

Угаки терпеливо выслушал друга. Затем он ответил с обезоруживающей простотой: «Это мой шанс погибнуть как солдат. Мне нужен этот шанс. Мой преемник уже назначен, и он позаботится обо всем после моей смерти».

Дзоодзима видел, что Угаки был совершенно непоколебим. Вероятно, он разделял чувства своего друга. Но теперь ему не оставалось ничего иного, как исполнять приказ. Он

сразу послал за лейтенантом Тацуо Накацуру, командиром отряда пикировщиков 701-й авиагруппы, приказав ему подготовить самолеты к вылету. Был написан официальный приказ: «Отряд «Оита» 701-й авиагруппы вышлет 3 пикировщика для атаки вражеского флота у Окинавы. Атаку возглавит лично командующий воздушным флотом».

В это утро японские войска по всему Тихому океану были подняты по тревоге, чтобы выслушать по радио речь императора. Носились слухи, что это будет рескрипт о капитуляции. Офицеры штаба 5-го Воздушного Флота с тяжелыми сердцами собрались в помещении штаба, чтобы услышать обращение его величества. Прием был очень плохим, и многие слова мы просто не сумели разобрать. Однако и того, что мы услышали, было достаточно, чтобы понять, что нам приказывают капитулировать. Вскоре мы получили подтверждение, когда на аэродром привезли местные газеты с полным текстом речи. Похоже, что адмирал Угаки до последнего момента надеялся, что император призовет своих воинов сражаться до конца. Но теперь не осталось места надеждам.

Потом было устроено торжественное прощание с адмиралом Угаки. Он обратился к личному составу авиагруппы, выразив сожаление, что все наши усилия не дали желаемых результатов. Его голос был тихим и невозмутимым. Он мягко улыбался, объясняя, что после его отлета мы должны четко и старательно выполнять свои обязанности. Простые и доходчивые слова адмирала тронули до глубины души всех присутствующих.

Когда прощание закончилось, адмирал Угаки вышел на летное поле. С его мундира были срезаны все знаки различия, и с собой он нес только самурайский меч и бинокль. Этот меч подарил ему покойный адмирал Ямамото, командовавший Объединенным Флотом первые 2 года войны.

Капитан 1 ранга Миядзаки долго хранил торжественное молчание, но в конце концов не смог сдержаться. Он шагнул вперед и сказал: «Пожалуйста, возьмите меня с собой, адмирал!»

Но адмирал Угаки твердо ответил: «У вас более чем достаточно дел здесь. Вы останетесь».

Этот отказ стал для Миядзаки последней каплей. Он остановился и зарыдал, громко, в голос, не стесняясь проходящих мимо офицеров.

11 самолетов стояли на краю взлетной полосы, их моторы ревели. Перед ними были выстроены 22 члена экипажа. Контр-адмирал Ёкои не сумел скрыть своего изумления при виде этого построения. Он обратился к командиру отряда лейтенанту Накацуре: «Разве не было приказано подготовить только 3 самолета?»

Молодой человек ответил прерывающимся от волнения голосом, хотя прозвучало это почти как грубость: «Кто может спокойно смотреть на то, что ударная группа ограничена 3 самолетами, когда сам наш командующий лично намерен возглавить таранную атаку? Каждый самолет моего подразделения последует за ним».

Адмирал Угаки, выслушав его ответ, поднялся на маленький помост и обратился к своим людям в последний раз. «Все это очень трогательно. Вы действительно желаете умереть вместе со мной?»

Руки всех летчиков дружно взметнулись вверх. Никто ни на секунду не усомнился, что адмирал говорит искренне. Угаки отдал приказ готовить самолеты к вылету и пошел прямо к самолету Накацуры. Он взобрался на заднее сиденье. Наблюдатель Накацуры уоррент-офицер Акиёси Эндо был просто ошарашен. Он подбежал к самолету с криком: «Это мое место, господин адмирал! Вы заняли **мое** место!»

Адмирал Угаки понимающе улыбнулся и сказал: «Я заменю тебя. Ты останешься».

Этого Эндо вынести уже не мог. Совершенно неожиданно для всех он прыгнул на крыло самолета и влез в кабину, сев рядом с адмиралом. Адмирал Угаки только добродушно покачал головой и пододвинулся, чтобы освободить место пылкому юнцу. 11 бомбардировщиков вырулили на взлетную полосу и поднялись в воздух. Провожающие кричали и махали руками им вслед.

4 самолета были вынуждены сесть из-за неполадок с моторами, но остальные полетели

к Окинаве. Эндо поддерживал радиосвязь с базой и передал несколько сообщений. Самым последним было прощальное послание адмирала Угаки.

«Я один виноват в том, что мы не сумели защитить родину и уничтожить дерзкого врага. Отважные усилия всех офицеров и матросов, находившихся под моим командованием в последние 6 месяцев, заслуживают самой высокой оценки.

Я намерен атаковать врага возле Окинавы, где мои люди опадали, подобно лепесткам вишни. Там я протараню самоуверенного противника и уничтожу его в духе традиций *бусидо* с твердой верой в то, что Япония вечна.

Я надеюсь, что все мои подчиненные поймут причины моего поступка и в будущем преодолеют все трудности и приложат силы для восстановления нашей великой родины, которая будет жить вечно.

*Тэнно хэйка банзай!»*

Эта радиопередача закончилась в 19.24 коротким известием, что самолет командующего пикирует на цель. Каждый из 6 остальных бомбардировщиков примерно в это же время также передал, что начинает последнее пикие.<sup>25</sup>

Адмирал Угаки принял решение участвовать в самоубийственной атаке в тот самый день, когда был назначен командующим 5-м Воздушным Флотом. Он часто говорил, что каждый должен получить свой шанс совершить самоубийственную атаку. Каждый его поступок доказывал твердость этого решения.

## **Глава 18**

### **Август 1945 года. Последние дни адмирала Ониси**

#### **Япония**

После высадки противника на Иводзиму и появления неотвратимой угрозы Окинаве и собственно Японии выяснилось, что адмирал Ониси был совершенно прав. Теперь уже никто не сомневался, что обычные атаки против значительно превосходящих сил американцев абсолютно бесполезны. Использование тактики *камикадзэ* в качестве основной, причем для всех вооруженных сил, стало совершенно неизбежным. Поэтому начались вылеты корпуса специальных атак с *Формозы*, а потом и с *Кюсю*.

В начале марта я получил приказ отправиться в Японию, так как меня перевели в штаб 10-го Воздушного Флота, который являлся резервом 5-го Воздушного Флота. Я использовал свое возвращение в Японию, чтобы посетить нескольких высокопоставленных офицеров и высказать им свою просьбу отозвать адмирала Ониси в Токио, чтобы он взял на себя руководство операциями морской авиации. Я был совершенно убежден, что Ониси является единственным человеком, который может справиться с такой работой.

Однако мои просьбы оказались напрасными. Высшие начальники в Токио полагали, что адмирал Ониси требуется на своей нынешней должности, и сменить его просто невозможно. Разочарованный, я приступил к исполнению своих новых обязанностей, которые пока заключались в посещении всех авиабаз 10-го Воздушного Флота и чтении лекций о действиях подразделений *камикадзэ* на Филиппинах. Предполагалось, что это подтолкнет молодых курсантов готовиться к участию в специальных атаках и поднимет их моральный дух. Я завершил это турне в июне, после чего был назначен командиром авиагруппы «Судзука».

Вскоре после этого я с радостью узнал, что вице-адмирал Ониси назначен заместителем начальника Морского генерального штаба. Я все еще надеялся, что Ониси сумеет совершить

---

<sup>25</sup> Однако в американских документах нет никаких упоминаний об атаках *камикадзэ* 15 августа 1945 года.  
*Прим. авт.*

какое-нибудь чудо, которое переломит ход войны в нашу пользу.

Мы могли надеяться только на чудо. 1 апреля противник высадился на Окинаве и в течение 2 месяцев уничтожил ее защитников. Причем все 60 дней этой кампании американская армада находилась под постоянными ударами отрядов камикадзэ.

Захват Окинавы был явной прелюдией к высадке на островах самой Японии. В июле и начале августа противник наращивал мощь своих воздушных налетов на Японию, опустошая страну со все нарастающей яростью.

Совершенно неожиданно 3 августа я получил приказ прибыть в Токио, так как меня переводили в Морской генеральный штаб. Меня очень обрадовало это назначение, ведь я снова получал возможность служить рядом с адмиралом Ониси. Но 9 августа, когда я ехал из Судзуки в Токио, я узнал, что целый город Хиросима был сметен с лица земли одним-единственным воздушным налетом. Новость была просто невероятной, однако потом начали циркулировать слухи, что была использована атомная бомба.

Сначала у меня родилась глупая надежда, что наши ученые смогут создать такое же оружие, и что корпус специальных атак использует его. Если бы это произошло, Япония все еще сохранила бы шанс выстоять, несмотря на чудовищное превосходство противника.

Однако все эти надежды развеялись, когда я прибыл в Токио. У Японии такого оружия не было. Наши ученые проводили разработки в этой области, но они знали, что для создания подобного оружия требуется промышленная мощь, сравнимая с американской. Поэтому я был вынужден признать печальную реальность — у Японии больше нет никаких надежд победить в войне. Некоторые военные лидеры носились с идеей превратить всю нацию в армию специальных атак, но я с грустью думал, что даже такие усилия будут бессмысленными перед сокрушительной мощью атомной бомбы.

Начальник Морского генерального штаба адмирал Соэму Тоёда, к которому я прибыл, остался единственным человеком в Токио, не потерявшим присутствия духа. Однако в его штабе, как и в морском министерстве, царил хаос. У меня не оказалось возможности встретиться с адмиралом Ониси и узнать его мнение о происходящем. Но я узнал, что Верховный военный совет уже принял решение. На совещании, которое началось вечером 9 августа и продолжалось до глубокой ночи, в 02.30 военное командование пришло к заключению, что придется капитулировать. На заседании присутствовал сам император, который поддержал это решение. Морской министр адмирал Мицумаса Ёнаи с самого начала совещания настаивал на том, что совершенно необходимо немедленно прекратить военные действия.

Однако многие адмиралы совсем не были согласны с немедленной капитуляцией. Они настаивали на отсрочке, чтобы нанести еще один массированный удар, который позволит Японии добиться более приемлемых условий сдачи, чем в случае немедленной капитуляции.

Такие настроения царили в Токио, когда я туда прибыл. Командование раскололось на несколько фракций, которые вели ожесточенные споры между собой. В такой обстановке я чувствовал себя каким-то чужестранцем. Доложив о прибытии принцу Такамацу, младшему брату императора, я рассказал ему о действиях камикадзэ и о блестящем командовании адмирала Ониси. В разговорах с принцем и другими офицерами я заметил, что они не всегда согласны с моим высоким мнением об адмирале Ониси. Более того, в Токио отношение к адмиралу и его действиям в последнее время стало довольно прохладным.

Я узнал, что всё это началось несколько дней назад, когда на совещании по оперативным вопросам адмирал Ониси заявил о своей решимости сражаться до конца, что бы там ни случилось, и попросил членов штаба высказать свое мнение. Я хорошо знал адмирала Ониси и мог понять, почему он выступает с такими заявлениями. Подобные рискованные высказывания он допускал и на Филиппинах, и на Формозе — специально для того, чтобы потрясти слушателей и таким образом выяснить, что они думают на самом деле. Я был знаком с этим его приемом, но я мог представить себе чувства членов штаба, которых эта «шоковая терапия» потрясла и ужаснула.

На другом совещании адмирал Ониси очень резко поспорил с контр-адмиралом

Садатоси Томиокой, начальником 1-го бюро Морского генерального штаба. Этот офицер был очень общительным и обладал симпатичной внешностью, а потому был очень популярен в верховном командовании. Ониси обратился к нему так грубо, что многие присутствующие открыто возмутились. Такое поведение было просто беспрецедентным в Императорском Флоте и особенно возмутительным потому, что выпады были направлены против высокопоставленного офицера, блестящие качества которого признавали все вокруг.

Этих двух инцидентов хватило, чтобы выставить Ониси в самом дурном свете. Однако я его отлично знал, а потому понимал и извинял его, хотя не его поступки. Он был сильным и жестким человеком, всегда уверенным в своей правоте. Если же говорить о нем лично, следует понять, что адмирал Ониси уже твердо решил совершить харакири в случае капитуляции Японии. Зная, что его дни сочтены, адмирал приходил в бешенство от мысли, что существуют люди, которые не собираются умирать и готовы смириться с позором поражения. Поэтому, общаясь с такими людьми, Ониси не скрывал своей крайней неприязни. Благодушие этих людей вызывало у него настоящее разлитие желчи.

Адмирал Ониси был в отчаянии. Он пользовался любой возможностью, чтобы выяснить, что думают простые люди с улицы о военной ситуации. Одновременно он искал любые способы убедить своих коллег продолжать сражаться. Говорят, что во время последней встречи с морским министром Ионаи он обратился с прямой просьбой продолжать войну.

Вечером 13 августа начальники оперативных отделов генеральных штабов армии и флота встретились с начальником военной секции военного министерства.<sup>26</sup> Они пришли к соглашению, что следует как можно дольше откладывать совещание с участием императора, а за это время постараться переубедить государственных лидеров, которые склонялись к капитуляции. Было решено, что адмирал Ониси обратится к принцу Такамацу с просьбой оказать давление на морского министра Ионаи и адмирала флота Осами Нагано, которые возглавляли группировку, стоящую за капитуляцию. С той же целью капитан 2 ранга Дои должен был встретиться с адмиралом Нагано, а контрадмирал Томиока встретиться с адмиралом Косиро Оикава. Капитан 1 ранга Тосикадзу Омаэ должен был повлиять на адмиралов Наокуни Номура и Нобутаке Кондо.

Вот так и получилось, что когда я впервые после прибытия в Токио увидел адмирала Ониси, он направлялся на встречу с принцем Хакамаду. Адмирал тепло приветствовал меня, но его суровое выражение лица показывало, что он очень занят. Вспомнив неудачный результат его последних провокационных заявлений и надеясь, что он не станет говорить принцу ничего шокирующего, я сказал: «Я видел его высочество 3 дня назад, и рассказал ему о прекрасной работе, которую вы проделали. Я также заверил его, что вы всегда скрупулезно выполняете приказы, и что вы, безусловно, подчинитесь приказу императора, каков бы он ни был».

«А что если исполнение этих приказов приведет нацию к гибели?» — резко спросил адмирал.

Я запротестовал: «Кто знает, погибнет наша нация, или нет? А что если ее гибель — лишь плод вашего воображения? Не должны ли вы поступить сейчас так же, как Дай Нанко после разговора с Бомоном<sup>27</sup> и подчиниться воле императора?»

---

<sup>26</sup> Military Affairs section of War Ministry. *Прим. пер.*

<sup>27</sup> Дай Нанко — это аллегорическое имя Масисигэ Кусуноки. В своей последней битве, защищая императора в Киото, воин планировал отход императорских войск из этой древней столицы на гору Хиэй. Затем, когда мятежники ворвутся в Токио, именно Кусуноки намеревался начать наступление и захватить противника. Главный советник императора Киётада Бомон напомнил ему, что войска императора никогда в истории не терпели поражения, даже если уступали противнику в силах, так как божественное провидение всегда помогает им. Он сказал, что отступление из столицы все воспримут как признак слабости. После этого Кусуноки покорился приказу посланника Бомона, так как он передал волю императора. *Прим. авт.*

Адмирал Ониси выслушал меня, помедлил минуту, а потом вышел, не ответив на мой вопрос.

Когда день подошел к вечеру, я начал беспокоиться. Чем закончилась встреча адмирала Ониси с принцем?

Поэтому я решил дожидаться возвращения адмирала в его кабинете в штабе.

Ночь была темной и облачной. Примерно в полночь начал моросить мелкий дождь, и стук капель был единственным звуком, нарушавшим мрачную тишину. Время тянулось мучительно долго. В 02.00 к крыльцу штаба подъехала машина. Адмирал медленно поднялся по лестнице, глубоко вздохнул, входя в комнату, и пробормотал: «Все кончено».

Затем он продолжил: «Принц не будет пытаться повлиять на адмиралов, если не будет предложен конкретный и реальный план сокрушительного удара по врагу. Зная точку зрения командования флота, я отправился на встречу с начальником штаба армии. Он также не сумел сказать ничего утешительного, потому что у армии такого плана тоже нет. Все кончено».

Я вполне разделял его отчаяние и потому произнес: «Это ужасно!» Но тут меня посетила неожиданная мысль, и я добавил: «А может, это сработает? Давайте тянуть время, попросим отсрочку, пока доверенный императора не запросит решение Великой Часовни.<sup>28</sup> Это требование не столь уж неразумно, ведь император обычно сообщал свои решения по важнейшим вопросам богам, как он делал это в начале войны. Такая отсрочка позволила бы нам выиграть время, чтобы подготовить план. Может, обратиться к принцу с таким предложением?»

«Стоит попытаться. Повидайте принца и попросите его выступить с таким предложением», — согласился Ониси.

Но на следующий день все полетело вверх тормашками. Я так и не сумел встретиться с принцем. Решение о безоговорочной капитуляции Японии было принято, и изменить его оказалось невозможно.

## Харакири

О решении Японии безоговорочно капитулировать было официально объявлено 15 августа. Этим вечером адмирал Ониси пригласил нескольких офицеров штаба в свою резиденцию. Они проговорили до полуночи, а потом гости разошлись.

Незадолго до завтрака адъютант адмирала обнаружил, что Ониси совершил харакири. Прибыв в резиденцию адмирала, адъютант нашел адмирала Ониси на втором этаже здания, где он вспорол себе живот японским мечом. Этот разрез был сделан, как положено, но последующая попытка перерезать себе горло не удалась. Когда адъютант увидел адмирала, тот был еще в сознании и предупредил: «Не пытайтесь помочь мне». Таким образом, адмирал отказался и от медицинской помощи, и от милосердного рокового удара. Агония затянулась до 6 часов вечера. Желание адмирала продлить свои мучения может показаться актом искупления. Уже после ухода штабных офицеров адмирал Ониси написал прощальное письмо:

«Я желаю выразить свою глубочайшую признательность душам смелых воинов, совершивших специальные атаки. Они отважно сражались и умирали с верой в нашу конечную погоду. Смертью я желаю загладить свою долю вины за то, что мы не сумели добиться победы. Я извиняюсь перед душами погибших летчиков и их осиротевшими семьями.

---

<sup>28</sup> Великая Часовня в Исэ посвящена богине солнца Аматэрасу Амиками, основательнице Японии. В ней хранится священное зеркало, одно из трех Великих Сокровищ императорского дома. Все важные государственные решения сообщаются отсюда божественным предкам либо императором лично, либо его посланником. *Прим. авт.*



Я желаю, чтобы моя смерть стала уроком для молодого поколения японцев. Безрассудство только помогает врагу. Вы должны повиноваться духу приказов императора с предельным упорством. Не забывайте о своей законной гордости тем, что вы Японцы.

Вы являетесь сокровищем нации. Со всем пылом духа камикадзэ боритесь за процветание Японии и за мир во всем мире».

## **Глава 19**

### **Октябрь 1944 — август 1945 года. Кредо адмирала Ониси**

#### **Человек и его время**

С самого начала своей военной службы адмирал Ониси был летчиком. Я услышал о нем задолго до своего перевода в штаб 1-го Воздушного Флота в Манилу. Хотя сам я не был летчиком, мне пришлось много работать с адмиралом, и я получил уникальную возможность лучше узнать его как человека.

С самых первых дней службы на флоте адмирал Ониси был противоречивой фигурой. Многие считали его слишком импульсивным, прямолинейным и простодушным человеком. Другие уважали его трудолюбие и решительность, но не видели, что он очень тщательно разрабатывает план, прежде чем приступить к его исполнению. Однако все признавали его необычайные способности и здравый смысл.

Еще будучи молодым офицером, он часто говорил и поступал без особого почтения к протоколу и различным условностям, в чем кое-кто видел проявление лицемерия. Однако вне зависимости от того, правильными были его решения или нет, он никогда не уклонялся от ответственности.

Он был бесстрашным и твердым, агрессивным и воинственным. Таково было мнение морских офицеров, служивших с ним, и я его полностью разделяю.

Адмирал Ониси заботился о своих подчиненных, и они отвечали ему самой искренней преданностью. Он очаровывал своих сторонников не только стилем командования, но и подаваемым примером.

Адмирал Ониси полностью доверял молодым. Я никогда не забуду слова, которые он произнес 20 октября 1944 года перед первой группой камикадзэ, возглавляемой лейтенантом Секи. Он воздал должное духу самопожертвования молодых людей и призвал не терять времени на пустую лесть и ненужные комплименты. Ониси сразу сказал, что их работа исключительно важна, а сам он придерживается очень высокого мнения об этих людях. Он был прирожденным лидером.

23 октября 2-й Воздушный Флот был переброшен на Филиппины, чтобы присоединиться к 1-му Воздушному Флоту в боях против американцев. Через 3 дня адмирал Ониси прибыл на авиабазу Кларк из Манилы и созвал всех офицеров от командира звена и выше. Они собрались поздно вечером во временном общежитии офицеров 763-й авиагруппы.

Керосиновые лампы, свисающие с потолка, едва освещали бедное помещение. Голос адмирала Ониси стал торжественным, когда он обратился к собравшимся. «1-й и 2-й воздушные флоты объединились для проведения операций. Командование принимает адмирал Фукудо-мэ, я буду его начальником штаба. Мы не потерпим никакой критики операций, которые будут проводиться. Мы знаем, что молодые люди не будут жаловаться и скулить, но ветераны часто склонны критиковать приказы начальства. Жесткие дисциплинарные меры будут применяться к каждому, кто будет критиковать приказы или попытается их не выполнить. В наиболее вопиющих случаях мы без колебаний применим крайние наказания».

Эту речь офицеры выслушали молча. Атмосфера заметно накалилась. Я поразился, насколько красноречивым может быть адмирал.

Когда некоторое время спустя 1-й Воздушный Флот был передислоцирован на Формозу для реорганизации, адмирал Ониси снова собрал своих людей и обратился к ним. «Если Япония будет спасена, это сделают молодые люди, те, кому сейчас 30 лет и меньше. Именно эти молодые люди, проникнутые духом самопожертвования, могут спасти нашу страну. Вся тяжесть боев на фронте, а также большая стратегия и высокая политика будут основываться на усилиях этих молодых людей. Так должно быть».

В своем завещании он обращается к молодым людям как к «сокровищу нации», и он повторял это многократно. Напомним, что адмирал был превосходным каллиграфом, и люди часто просили у него образцы его работ. Одной из его любимых надписей в таких случаях была следующая: «Чистота юности раздует Божественный Ветер».

За все время своей службы адмирал Ониси постоянно искал возможность получить летную практику. Он летал на всех типах самолетов, даже на дирижаблях. Более того, он прошел курс подготовки десантника-парашютиста. Он лично совершил множество вылетов во время боев в Китае, где он командовал 2-й сводной авиагруппой. Когда ему сообщали, что боевой дух какой-либо авиагруппы пошатнулся, Ониси можно было отправить туда с полной уверенностью, что в самом ближайшем времени положение дел будет исправлено.

Он занимал практически все важные посты в морской авиации, и всегда выполнял свои обязанности образцово. В начале Тихоокеанской войны он, без сомнения, являлся номером вторым, уступая только самому адмиралу Исороку Ямамото. Между этими людьми было много общего. Оба были умными и смелыми лидерами. Они любили друг друга. Может быть, Ямамото был единственным из адмиралов, которого Ониси безоговорочно уважал. Пока Ямамото планировал и готовил атаку Пирл-Харбора, именно Ониси руководил непосредственными исследованиями, которые показали, что атака осуществима.

Когда в октябре 1944 года я прибыл в Манилу и впервые попал под командование адмирала Ониси, у меня не было никакого заранее сформированного мнения, ни хорошего, ни плохого. Кажется, я был одним из немногих штабных офицеров, которые относились к адмиралу Ониси совершенно равнодушно.

Следует напомнить, что адмирала Ониси во флоте любили далеко не все. Уже один его характер, динамичный и агрессивный, привел многих «линкорных адмиралов» к выводу, что это опасный человек. Кроме того, многие авиаторы считали, что он подавляет собеседника и с ним трудно иметь дело. По тем же самым причинам и адмирал Ониси не слишком хорошо относился ко многим людям, с которыми ему приходилось служить.

В своих суждениях о людях адмирал не пытался следовать первому впечатлению, чтобы впоследствии любить или не любить человека. Он уважал людей действия, тех, кто мог превратить слова в дела. И наоборот, он не уважал тех, кто ограничивался болтовней и бумажными отписками вместо дела. При разговоре с адмиралом ты невольно чувствовал, что его взор проникает в твои самые потаенные мысли.

Когда началась Тихоокеанская война, адмирал Ониси служил начальником штаба 11-го Воздушного Флота в Такао (Гаосюне) на Формозе. В те самые часы, когда соединение адмирала Нагумо наносило удар по Пирл-Харбору, аэродромы Формозы были закрыты плохой погодой. В Такао штаб флота убеждал подождать, пока погода улучшится, и лишь потом поднимать самолеты для атаки Филиппин, что было следующим после Пирл-Харбора шагом стратегического плана. Адмирал Ониси лично принял решение немедленно отправить самолеты для атаки Лусона. Решение оказалось удачным, и вскоре все Филиппины перешли под японский контроль.

Однако когда в октябре 1944 года Ониси вернулся на Филиппины, ситуация была уже совершенно иной. Даже его прибытие в Манилу задержалось из-за налета американской авиации на аэродромы, и адмирал был вынужден ждать в бессильной ярости. Мы даже не могли поднять достаточное количество истребителей, чтобы отбить дневной налет противника. Можно представить всю степень раздражения Ониси, который прекрасно помнил славные дни успехов японского оружия в начале войны.

До своего назначения командующим 1-м Воздушным Флотом он работал в

министерстве вооружений и лучше, чем кто-либо, знал ситуацию со снабжением, сложившуюся в Японии, особенно с самолетами. Он прекрасно знал, что не следует ждать крупных подкреплений ни сейчас, ни позднее. Вероятно, именно это знание укрепляло его решимость максимально эффективно использовать скудные силы, имеющиеся в его распоряжении.

Некоторые критики адмирала Ониси утверждали, что он упрям и высокомерен. Мой личный опыт общения с ним говорит обратное. Он скрупулезно выполнял все приказы вышестоящих командиров. Несколько раз я пытался изменить приказы, которые мы получали, чтобы их легче было исполнять в частях. Ониси очень часто отвергал мои «облегченные интерпретации» и требовал буквального выполнения приказов. Поэтому он ожидал, что и его собственные приказы будут исполняться столь же пунктуально.

Когда положение Японии изменилось от плохого до ужасного, пунктуальность Ониси в процедурных вопросах увеличилась. Он удвоил свои усилия, чтобы как можно полезнее использовать своих людей и самолеты. Это кажется совершенно обычным и естественным, но в отчаянных обстоятельствах требуются необычайная отвага и сила духа. Я думаю, что Ониси назначили на Филиппины именно потому, что от него ждали действий, соответствующих безнадежному положению.

Ониси был полон решимости организовать таранные атаки, и свое решение он претворял в жизнь настойчиво и аккуратно. Любой мелкий сбой в планировании и проведении такой операции привел бы к ее полному провалу.

При отсутствии соответствующего командира не следовало ждать удовлетворительных результатов. А если не будет удовлетворительных результатов, то не только будет скомпрометирована тактика, но и окажется подорванным моральный дух всего флота, люди впадут в отчаяние. Поэтому правильный выбор командира для реализации тактики самоубийственных атак был исключительно важен. И не менее важной была бы правильность его решений.

После того, как Ониси принял командование морской авиацией на Филиппинах в конце 1944 года, произошел резкий подъем морального духа. Адмирал прибыл в Манилу в тот самый момент, когда наш флот решил нанести удар противнику, чего бы это ни стоило. Выбор командования оказался правильным. Нужный человек оказался в нужном месте и в нужное время. Только Ониси мог создать на Филиппинах корпус специальных атак.

### **Точка зрения адмирала Ониси на атаки камикадзэ**

Следовало ожидать, что противники корпуса камикадзэ начнут критиковать тактику и ее изобретателей. Поэтому вполне естественно было бы ждать, что адмирал Ониси, человек, который приказал начать эти операции, также станет объектом критики. Так и произошло.

С самого начала даже среди морских летчиков были те, кто выступал против организации корпуса камикадзэ. Например, капитан-лейтенант Тадаси Минобэ, командир отряда ночных истребителей на Филиппинах, открыто выражал свое неверие в атаки самоубийц. Но, несмотря на его резкие замечания и открытое неприятие любой критики, адмирал Ониси никогда не пытался заставить Минобэ организовывать специальные атаки. Вместо этого Минобэ был переведен в Японию и назначен командиром эскадрильи в составе 131-й авиагруппы, где и воевал до самой капитуляции. Это позволило ему жить в согласии со своими убеждениями.

Адмирал Ониси однажды сказал своему адъютанту: «Значение человека никогда не определяет его смерть. В моем случае, вероятно, и через 100 лет не найдется никого, кто оправдает то, что я сделал».

Все его действия и решения диктовались одним — верой в то, что Япония никогда не капитулирует. Его позиция становится более понятной и даже может вызвать сочувствие, если вспомнить, что ему приказали переломить ход военных действий. Формируя корпус камикадзэ, Ониси даже и представить не мог, что Япония капитулирует менее чем через год.

Это решение адмирала Ониси имеет исторические прецеденты. Во время Русско-японской войны адмирал Того сформировал отряд «презирающих смерть», чтобы заблокировать Порт-Артур. В самом начале Тихоокеанской войны адмирал Ямамото послал сверхмалые подводные лодки в Пирл-Харбор тоже почти на верную смерть. (Из 5 мидже-тов 4 были потоплены вместе с экипажами.) Но ни то, ни другое не было созданием подразделения самоубийц, потому что Того и Ямамото по крайней мере пытались сделать что-то для спасения этих презирающих смерть воинов.

Зато атаки камикадзэ, предложенные Ониси, были самым настоящим самоубийством, и он сознательно предложил эту ужасную концепцию. Именно здесь лежит коренное различие между тактикой Того и Ямамото, с одной стороны, и тактикой Ониси и Угаки, с другой. Предложенная ими доктрина была совершенно неприемлемой. И она остается таковой, даже если вспомнить, что оба ее создателя также покончили с собой.

Можно только удивляться, почему эта бесчеловечная тактика использовалась столь долго. В действительности, когда Ониси предложил использовать камикадзэ, он намеревался ограничиться первыми 4 звеньями, в которые входили всего 13 самолетов. Когда 19 октября был сформирован первый корпус камикадзэ, я предложил адмиралу Ониси назвать его «Симпу» (камикадзэ). Оно охотно согласился с этим и, повернувшись к своему адъютанту, продиктовал: «Корпус специальных атак «Симпу» будет состоять из звеньев «Сикисима», «Ямато», «Асахи» и «Ямаздакура».

То, что он так быстро предложил названия, убедило меня, что Ониси давно все обдумал. Вероятно, он размышлял над этим по дороге из Манилы в Мабалакат, и даже придумал названия звеньев, необходимые в данном случае. Следует помнить, что тактической задачей первых отрядов камикадзэ было вывести из строя вражеские авианосцы примерно на неделю.

То, что адмиралу Ониси совсем не безразличны жизни этих летчиков, мне стало ясно в день формирования корпуса. Примерно в 15.00 было получено сообщение, что замечено вражеское оперативное соединение, достойное атаки камикадзэ. Я немедленно нанес его позицию на карту и показал ее адмиралу, который намеренно задержался в Мабалакате на один день, чтобы сразу узнать результаты первой атаки.

Положив радиogramму и карту перед адмиралом, я сказал: «Эти цели почти на максимальной дальности полета наших самолетов. Считаете ли вы необходимым приказать провести атаку?»

Адмирал Ониси тщательно изучил ситуацию и ответил: «Самоубийственная тактика — это крайний случай. Я советую использовать их, только если будут все шансы добиться результата».

Тем не менее, когда первые отряды не сумели найти вражеские авианосцы в заливе Лейте, были сформированы дополнительные, они также отправлялись в полет, из которого не было возврата. Когда мы вернулись в Манилу, я напомнил адмиралу Ониси об этом: «Поскольку противник уже высадился на острове Лейте, не следует ли прекратить тактику таранных атак?»

Его ответ был неожиданно грубым и, несомненно, искренним: «Эти юнцы с их ограниченной подготовкой, устаревшими самолетами и при численном превосходстве противника обречены даже при обычных методах борьбы. Крайне важно как для командира, так и для его солдат, чтобы их смерть не была напрасной. Поэтому я верю, что будущее покажет мудрость тактики таранных атак. Думать иначе означало бы узколобый подход к анализу ситуации. Я честно думаю, что будет лучше для всех нас продолжать самоубийственные операции».

Очень важно добавить, что вскоре после формирования корпуса камикадзэ адмирал Ониси признал, что это была горькая необходимость. Однако переменил свое мнение и стал говорить, что это «лучше для всех нас». Такое изменение точки зрения могло произойти после оценки действий камикадзэ.

Очень многие люди, в том числе и в Японии, критиковали тактику таранных ударов. Но

даже эти критики были вынуждены дружно признать, что моральный дух и действия этих молодых людей заслуживают самой высокой оценки. Поэтому можно предположить, что Ониси и Угаки, приняв на себя лично всю брань, были вознаграждены преданностью людей, которые старательно исполняли их планы.

Следует сказать, что и летчики-самоубийцы, и те, кто ими командовал, имели более глубокие причины, чем просто желание уничтожить. Они поняли, что битву следует довести до конца, несмотря на шансы спастись самому. Они сражались за идеалы. Их путь был определен идеалами бусидо, а их цель — «мир во всем мире», как написал Ониси в своем прощальном письме.

Конфуций сказал: «Человек должен жить так, чтобы всегда быть готовым к смерти». Судя по всему, и Ониси, и Угаки свято следовали этому завету. Угаки сам повел в атаку последний отряд камикадзэ. Ониси совершил харакири. Их смерть была совершенно лишена картинности. Для каждого человека очень важно правильно оценивать свою жизнь и свою смерть.

Философия адмирала Ониси выражена в каллиграфической надписи, которую он подарил своему штабу после организации корпуса камикадзэ:

Кё сакитэ, асу тиру;  
Хана но вагами ка на.  
Икадэ соно ка во киёку тодомен?  
*(Ониси, камикадзэ токкатой эй)*  
Цветут сегодня, потом опадают;  
Жизнь подобна хрупким цветам.  
Можно ли ждать, что они будут цвести вечно?  
*(Ониси, корпус специальных атак камикадзэ)*

Адмирал Ониси был человеком, и потому страдал обычными для людей слабостями и недостатками. Он прекрасно понимал, что после смерти адмирала Ямамото он остался ведущим японским специалистом по морской авиации. И в этом качестве его жизнь и смерть являются примером для подражания, выдержанным в лучших традициях Императорского Флота. Поэтому адмирал постоянно требовал, чтобы каждый моряк исполнял свой долг до конца.

Было бы неправильно думать, что его самоубийство стало признанием своей вины. Я думаю, что он определил свою судьбу в момент формирования корпуса камикадзэ. Поэтому он решил покончить с собой и исполнил бы это решение даже в том случае, если бы Япония выиграла войну. В своих мыслях он умирал вместе с каждым своим пилотом в тот момент, когда тот выполнял последнее пике.

Незадолго до своей смерти Ониси отправил своему другу Рину Мацутани последнее стихотворение-хайку:

Суга суга си  
Бодзю но ато ни  
Цуки кие си.  
Восходящая луна  
Освежающе светит  
После яростного шторма.

## Глава 20

### Камикадзэ: за и против

## Отношение японцев

За долгие века истории войн мы можем найти множество примеров, когда солдат отправляли на верную гибель. Причины таких приказов были самыми различными, различными были и способы выполнения, но общим оставалось презрение к смерти, которое проявляли воины. История Японии полна подобных случаев, так как японцев всегда учили, что долг следует исполнить любой ценой, даже с риском для жизни. Почему же, когда был сформирован корпус специальных атак, в Японии поднялась буря споров?

Что же такое было в этих самоубийственных операциях, что отличало их от исторических прецедентов? Разумеется, использование самолетов было характерной чертой XX века, но это только лишь внешняя форма. Фундаментальным отличием стало длительное время, в течение которого проводились организованные самоубийственные атаки — с октября 1944 по август 1945 года. В этом отношении они не имеют никаких аналогов. Самоубийственные военные операции прошлого всегда были внезапными и скоротечными, словно удар молнии. От замысла до исполнения проходило так мало времени, что «жертва» порой даже не успевала сообразить, что ее обрекли на смерть. Кризис, добровольцы, смерть — такая последовательность была приемлема для отдельного человека и вызывала восторг и гордость соотечественников. Но идея заранее спланированных систематических самоубийственных атак, проводимых на протяжении многих месяцев, оказались слишком ужасной даже для японцев. В результате система и ее руководство попали под огонь жестокой критики со стороны своих же соотечественников.

Совсем не удивительно, что противник высмеивал использование человекоуправляемых снарядов «Ока», назвав это оружие дурацким. Снаряд был задуман и сконструирован за несколько месяцев до того, как командование решилось пустить его в ход. Это было жестом отчаяния и принесло мало пользы. Поэтому вполне понятны насмешки американцев, если уж мы сами более чем скептически оценивали шансы «Оки» на успех. Однако, судя по всему, наши противники с уважением относились к атакам камикадзэ, потому что те сумели нанести американцам несколько ощутимых ударов.

Когда война закончилась, некоторые японцы принялись проклинать саму идею камикадзэ, не потрудившись хотя бы изучить причины создания корпуса специальных атак. Эти нападки можно приписать общей неприязни, которую испытывали гражданские к армии и флоту, поэтому цитировать их просто бессмысленно, и мы не станем тратить на это время.

Однако многие ответственные и хорошо информированные люди, тщательно взвесив все обстоятельства и обдумав проблему, также подвергли критике атаки камикадзэ. Одним из таких был адмирал Кантаро Судзуки, один из высших офицеров флота и премьер-министр Японии в момент капитуляции. Во время Японо-китайской войны он лично возглавлял группу японских миноносцев, которая провела смертельно опасную атаку китайских кораблей, укрывшихся в порту Вей-Хай-Вей. Эта атака была блестящим примером традиционного японского презрения к смерти. В своей книге «Фазы окончания войны» Судзуки писал:

«Дух и дела пилотов-камикадзэ не могут не вызывать восхищение. Но, рассматривая их с точки зрения стратегии, следует признать их результатом поражения в войне.

Способный командир никогда не решится на подобные крайние меры. Отважные попытки заблокировать Порт-Артур во время Русско-японской войны были разрешены, лишь когда появились реальные шансы спасти экипажи брандеров. Их единственной целью было затопить свои суда на входе в гавань, однако командующий отказывался разрешить операцию, пока все брандеры не были обеспечены достаточным количеством спасательных шлюпок. Так должен поступать хороший командир.

Использование сверхмалых подводных лодок при атаке Пирл-Харбора в

начале войны является еще одним таким примером. Адмирал Ямамото не утверждал участие миджетов в операции, пока ему не было доказано, что экипажи лодок имеют определенный шанс спастись.

Зато атаки камикадзэ являются прямой противоположностью этому. Пилоты не имели никакой надежды вернуться. Эти атаки стали ясным доказательством нашего страха перед поражением и неспособности изменить ход войны другими средствами. Воздушные операции, которые начались на Филиппинах, не оставляли возможности спастись. По мере гибели обученных пилотов приходилось использовать неопытных новичков. В конце концов в полет пришлось отправлять людей, практически не имевших летной подготовки».

Все, что сказал адмирал Судзуки, является чистой правдой. И все-таки мы не можем согласиться с тем, что он предлагает. Может, мы и предпочли бы последовать его рекомендациям относительно того, что следует делать хорошему командиру, однако чрезвычайные обстоятельства делали использование обычной тактики бессмысленным.

Интересно провести параллели и отметить различия во взглядах военных и гражданских лиц. Обратимся к высказываниям доктора Дайсецу Судзуки (он никак не связан с адмиралом Кантаро Судзуки), который является одним из руководителей секты дзен-буддистов. В марте 1946 года в журнале «Секай» он писал:

«Прошедшую войну можно рассматривать под различными углами. Но некоторые специфически японские особенности заслуживают отдельного рассмотрения. Одной из таких особенностей является корпус специальных атак.

Японская армия усвоила некоторые постулаты германской идеологии, в том числе убеждение, что война есть уничтожение. Военный потенциал противника, каков бы он ни был, должен быть уничтожен. Война есть столкновение двух физических сил. Противоположная сила должна быть уничтожена как можно быстрее. Поэтому о солдатах не следует думать, как о людях, они являются всего лишь инструментами уничтожения. Причем эта концепция не проводит различия между противоборствующими силами.

Именно этот образ мышления породил камикадзэ! Они могли лишь одно — уничтожить военный потенциал противника. Их подталкивали трескучими фразами о «высшем предназначении нашей страны», но в действительности инициаторы всегда думали только о физических реалиях войны. Они были совершенно слепы в отношении духовной стороны проблемы.

Эти военные профессионалы делали все возможное, чтобы не привлекать к специальным атакам членов своей группировки, которые были лучше обучены сражаться. Сначала они бросили в жернова войны людей, не входящих в их клику, — гражданских лиц, только что вышедших из колледжей и университетов.

Достойно особенного сожаления то, что японская военщина постоянно отрицала любые религиозные догматы. Армейское и флотское командование бесконечно повторяло синтоистские постулаты вроде «Божественной Славы Его Величества», «Избранной Нации», «Священной Войны», «Императорского Воинства» и тому подобное. Однако они забывали или принципиально отрицали вечные ценности любви, человечности, милосердия.

Религия Синто полна богами войны, но в ней нет бога или богини любви. Этим богам войны вследствие самоизоляции Японии не хватает широты. Они не могут дать жизнь, они могут ее только отнять.

Если согласиться с тем, что уничтожение является единственным способом ведения войны, целью становится убийство противника любыми возможными способами. Появляется идея: «Суть **жизни** в том, чтобы **умереть**, как настоящий самурай». Атаки камикадзэ являются продуктом этих двух феодальных концепций, и они проводились с максимальными усилиями. Профессиональные военные умело использовали преимущества ситуации».

Если принять суждения доктора Судзуки о «профессиональной военщине», которая организовывала и руководила атаками камикадзэ, то придется согласиться с тем, что это были умственно неполноценные люди. Но затем он переносит свои обвинения на всех

японцев в целом, заявляя, что атаки камикадзэ стали возможными только потому, что японцам не хватало образования и научного мышления.

«Они пытались компенсировать недостатки, используя духовную и физическую силу, прилагаемую во время атак камикадзэ. Ненаучное мышление, характерное для японских военных, было типичным и для всей остальной страны.

Такая тактика компенсации просто не могла не быть самоубийственной. Ею не следует гордиться, она остается постоянным позором Японии».

Утверждения доктора Судзуки имеют под собой некоторые основания, однако в них очень много ошибочного. К тому же сам Судзуки в своих статьях прямо признает, что он не знаком детально с тактикой камикадзэ. В своих суждениях он явно склонен к предвзятости и догматизму. Тем не менее, его взгляды следует считать совершенно типичными для некоторых слоев японской интеллигенции.

Другим автором, изложившим свое мнение относительно атак камикадзэ и их сторонников, был Кадзуо Ватана-бэ, ассистент профессора Токийского университета. Его статья «Уничтоженная юность» появилась 9 сентября 1946 года в «Ниппон Докузо Симбун». Ватанабэ пишет:

«Из молодых людей моего поколения некоторые были зачислены в корпус камикадзэ. Они были студентами, и, разговаривая с ними, я не заметил следов душевной неуравновешенности.

Когда их отправляли на линию фронта под звуки медных труб, либо когда с ними, даже надевшими военную форму, грубо обращались, как с представителями интеллигенции, они просто говорили себе: «Поживем — увидим!» Либо, когда они были вынуждены «добровольно» вступить в корпус камикадзэ и проходили подготовку, которая, как они знали, поставит их на место профессиональных военных, они утешали себя, говоря: «Поживем — увидим». Их поведение и мысли определялись стоическим отношением к жизни. Я очень уважаю их за это духовное мужество и восхищаюсь людьми, обладающими таким мужеством.

Эти молодые люди никакими позитивными действиями не могли выразить свое возмущение той средой, которую создали мы, старшее поколение. Однако они инстинктивно защищали то, что полагали правильным. И если сегодня уцелевшие члены корпуса камикадзэ ужасаются при мысли, что они шли неправильным путем, это рассуждения пост фактум. В то время каждый человек в своем поведении больше руководствовался инстинктом, чем рассудком. У них просто не было возможности заниматься рефлексиями».

Интересно использование господином Ватанабэ слова «инстинкт», так как в этом случае отпадает скептическое или негативное отношение. Хотя его идеи противоречат традиционным или военным взглядам, они представляют собой другое направление критики.

Читая эти статьи, я не могу даже предположить, на основании чего господа Судзуки и Ватанабэ пришли к заключению, что студентов превращали в солдат и обрекали на смерть только ради того, чтобы сберечь жизни профессиональных военных. Если и существовали основания для подобного вывода, я их не знаю.

1 июня 1946 года в издательской колонке газеты «Йомиури» была опубликована статья, написанная президентом концерна господином Цунео Баба.

«Я склонен думать, что духовная мощь японского народа проявляется только в припадках гнева. В долгом забеге японцы выдыхаются и слабеют. То же самое и с атаками камикадзэ. Мы должны растить более выносливую расу, которая будет способна на большее, чем мгновенный героизм».

Его отношение к атакам камикадзэ можно считать положительным, но я не могу принять его обвинение японцев в неспособности к долгим забегам. Атаки камикадзэ — явно неудачный пример. Этим пилотам долго приходилось жить, ожидая неминуемой смерти, день за днем ожидая приказа на вылет и не зная, когда он придет. Однако их дух и решимость не ослабевали.



Господин Масанори Осима, откровенный атеист, в своей книге «Рассуждения о нашем национальном характере» пишет:

«Когда нация переживает кризис, появляется необходимость безотлагательных действий. В такие моменты достоинства и недостатки проявляются особенно отчетливо. Здесь нет возможности взять передышку или промедлить, чтобы скрыть свой истинный характер. Проявляется подлинный характер, проявляются верность и патриотизм людей, истинные достоинства нации. Эти добродетели увековечены беспримерной отвагой наших пилотов-камикадзэ.

Часто говорят, что японцы превосходят остальных в верности и отваге. Японцев смерть не пугает. Смелое поведение на поле боя служит доказательством этого. Эта наша сильная сторона. Однако это и наша слабая сторона, так как японцы не ценят собственные жизни и слишком легко соглашаются умереть. Смелость часто становится результатом мгновенного импульса, а не результатом зрелых размышлений.

Напротив, на Западе придают огромное значение жизни отдельного человека. Они не готовы умирать столь охотно, а потому не могут понять психологию пилотов-камикадзэ. Это не вопрос смелости, потому что люди Запада проявляют незаурядную смелость, борясь с природными стихиями, охотясь на диких животных, и во многих других случаях. Но если они берутся за рискованное предприятие, то проводят его, используя всю свою предприимчивость и интеллект. Этот пример должен послужить нам хорошим уроком».

Пересчитать всех японских критиков атак камикадзэ просто невозможно. Однако большинство из них, судя по всему, просто слабо информированные люди, со стороны наблюдавшие жестокий кризис, с которым столкнулся наш народ. Читатель должен понять, что образцы критики приведены здесь только для того, чтобы представить мнение наиболее компетентных японских исследователей феномена камикадзэ.

### **Иностранная точка зрения**

Между участниками боевых действий всегда возникает некое взаимопонимание, причем неважно, союзники они или противники.

Морской офицер, служивший в американской Комиссии по изучению стратегических бомбардировок, однажды рассказал мне, что находился на борту корабля, получившего попадание камикадзэ. Он признался, что был подавлен боевым духом атаковавшего пилота. Но не только на него одного произвел впечатление дух камикадзэ. Многие американцы высказывали свое изумление, если не восхищение, этой концепцией и ее реализацией, а также разрушительной мощью атак.

Несколько американских писателей выказали понимание японской точки зрения. Например, Рут Бенедикт в «Хризантеме и мече» дала пример глубочайшего прозрения и понимания. Она нашла свидетельства духа камикадзэ в глубоком прошлом Японии и считала его примером торжества духа над материей. Ее тщательный анализ японского образа мышления будет не только интересен любому читателю, он помогает избежать заблуждений любому, кто начнет изучать Японию. Такие работы иностранцев показывают, какой отклик во всем мире имели деяния камикадзэ.

15 октября 1945 года меня допрашивали члены американской Комиссии по изучению стратегических бомбардировок. В нее входили несколько морских офицеров, в том числе один капитан 1 ранга, и корреспондент «Юнайтед Пресс». Капитан 1 ранга спрашивал, не использовали ли мы какие-то средства принуждения при вербовке пилотов для атак камикадзэ. Я ответил, что на Филиппинах, по крайней мере, на летчиков не оказывалось никакого давления.

Похоже, он подозревал, что высшее командование в Токио планировало использование камикадзэ задолго до того, как возникла потребность в этом, и что оно намеревалось принудительно набирать пилотов для этих атак. Он спросил, знал ли я, что бомба «Бака» была создана в Японии в августе 1944 года, то есть за 2 месяца до начала использования

тактики камикадзэ на Филиппинах.

Я ответил: «Впервые я услышал о бомбе «Ока» после прибытия на Формозу в 1945 году. Я был убежден, что в период чрезвычайных обстоятельств, в которых оказалась Япония, не является чрезмерным применение любых крайних средств».

«Что вы думаете об использовании такой тактики, когда гибнут и пилот, и самолет, как альтернативы обычным методам воздушных атак?»

«В то время нам не хватало ни пилотов, ни самолетов. Мы не имели другого выбора, как обратиться к методам, обещающим максимальную эффективность использования их гибели. Если бы пилоты имели шанс спастись, их решимость и сосредоточенность на выполнении задания снизились бы. Это снизило бы их шансы поразить цель, и они погибли бы напрасно.

Мир без споров наступит, когда каждый человек научится обуздывать свои желания. Считая, что самым сильным из этих желаний является желание жить, вы должны признать, что и оно не должно возобладать. Поэтому, если мы намерены жить в мире без войн, мы должны тщательно изучить дух пилотов-камикадзэ».

Мои ответы поразили американцев.

Но, в конце концов, критика тактики камикадзэ как аморальной со стороны всего остального мира является схоластической. Она совершенно неважна по сравнению с переживаниями и чувствами самих пилотов-камикадзэ.

## **Глава 21**

### **Последние письма домой**

Так каковы же были мысли и чувства пилотов-самоубийц, которые добровольно пошли на это, а сейчас ожидали своей очереди и отправлялись в полет?

Господин Итиро Оми в течение 4,5 лет объехал всю страну, чтобы посетить дома пилотов-камикадзэ. Семьи показывали ему письма и дневники своих любимых. Господин Оми любезно предоставил авторам этой книги копии писем. Некоторые из них выражают более ясно, чем другие слова, мысли и чувства пилотов относительно смерти.

В целом то, что писали рядовые летчики, отражает их простую, незамысловатую натуру. Выпускники Военно-морской академии сознательно выбрали путь воина и потому воспринимали свою грядущую судьбу хладнокровно. Но были офицеры резерва и студенты, которых призвали на военную службу и спешно обучили, прежде чем они получили последнее назначение. Именно они писали больше других. Нескольких таких писем лучше всего раскрывают дух пилотов-камикадзэ.

Цитируемое ниже письмо написано энсайном Сусуму Кадзицу из авиакорпуса «Гензан», базировавшегося в Корее. Кадзицу родился в 1923 году в городе Омура, в префектуре Нагасаки на севере Кюсю. Он закончил технологический колледж незадолго до поступления в летную школу ВМФ.

Дорогие отец, мать, братья Хироси и Такеси, сестра Эйко.

Я верю, что эту весну вы встретили в добром здравии. Я никогда не чувствовал себя лучше и теперь жду, полностью готовый к бою.

На следующий день я улечу далеко от нашего дома и шлю последний привет нашим соседям и вам. Благодаря господину Ямакава, недавно я получил шанс в последний раз выпить вместе с отцом, и теперь мне не остается ничего, кроме как ожидать призыва исполнить долг.

Мои ежедневные обязанности совершенно обычны. Я гораздо больше беспокоюсь не о том, что умру, а о том, сумею ли наверняка потопить вражеский авианосец. Эн-сайны Миядзаки, Танака и Кимура, которые полетят моими ведомыми, спокойны и собраны. Их поведение никак не обнаруживает того, что они в любой момент ожидают приказа вылететь для таранной атаки. Мы пишем письма и проводим время, играя в карты и читая.

Я уверен, что мои товарищи приведут нашу божественную Японию к победе.

Слова не могут передать мою благодарность любящим родителям, которые поддерживали и заботились обо мне с детства. Я могу лишь немного отплатить за милость, которую его императорское величество оказал нам.

Пожалуйста, проследите за результатами моих скромных усилий. Если их результаты окажутся хорошими, вспомните меня по-доброму и считайте, что мне повезло совершить нечто, достойное похвалы. А самое главное — не плачьте обо мне. Хотя мое тело исчезнет, мой дух вернется домой и останется с вами навсегда. Мои мысли и наилучшие пожелания всем вам, нашим друзьям и соседям. В заключение этого письма я молюсь за благополучие моей дорогой семьи.

\* \* \*

Энсайн Теруо Ямагути родился в 1923 году на острове Гото в префектуре Нагасаки на севере Кюсю. Он рос под присмотром мачехи, поэтому его детство не было особенно счастливым. После окончания университета Кокутакун в Токио он был призван на военную службу и направлен в авиагруппу «Амакуса», которая базировалась недалеко от его дома. Отсюда его перевели в 12-ю воздушную флотилию для участия в специальных атаках.

Дорогой отец.

Так как смерть уже близка, я могу лишь сожалеть, что за всю жизнь не успел сделать что-либо хорошее для тебя.

Совершенно неожиданно меня выбрали пилотом для специальной атаки и сегодня отправят к Окинаве. Поскольку отдан приказ на полет, из которого нет возврата, то я искренне желаю добиться успеха, выполняя свой последний долг. Но даже теперь я не перестаю восхищаться прекрасной землей Японии. Что это, моя слабость?

Узнав, что подходит мое время, я закрываю глаза и вижу перед собой твое лицо, лица матери, бабушки и своих близких друзей. Меня воодушевляет мысль, что все вы желаете, чтобы я был смелым. И я буду! Буду!

Моя жизнь на службе не наполнена сладкими воспоминаниями. Эта жизнь в смирении и самоотречении уж точно не была сладкой. Я не пригоден к военной жизни, и я вижу лишь то, что она дала мне шанс умереть за свою страну. Мне немного горько оттого, что я не успел испробовать все прелести жизни до того, как поступил на военную службу.

На следующий день я получил изложение философии лейтенанта Оцубо относительно жизни и смерти, которое вы любезно переслали мне. Мне кажется, что он не увидел суть проблемы и касается только внешних сторон военной службы. Наверное, бессмысленно говорить это сейчас, но я в свои 23 года уже выработал свою собственную философию.

Мне становится горько, когда я думаю об обмане наивных жителей нашими мерзкими политиками. Но я готов получить приказы от высшего командования и даже от политиканов, потому что верю в государственное устройство Японии.

Японский образ жизни поистине прекрасен. Я горжусь им. Японская история и мифология отражают добродетель наших предков и их взгляды, неважно, верны они или нет. Этот образ жизни является продуктом того прекрасного, что передали нам наши предки. И живым воплощением всех чудесных вещей прошлого является императорская фамилия, в которой выкристаллизовались величие и красота Японии и ее народа. Это высокая честь для меня — отдать жизнь ради защиты этих прекрасных и возвышенных вещей.

Окинава — такая же часть Японии, как остров Гото. Внутренний голос продолжает говорить мне, что я должен поразить врага, который посягнул на нашу родину. Моя могила будет в море вокруг Окинавы, и я снова увижу мою мать и бабушку. Я могу только молиться за счастье ваше и всех моих соотечественников.

Моим самым большим огорчением в этой жизни стало то, что я не смог назвать вас «почтенным отцом». Я сожалею, что не сумел доказать вам истинное уважение, которое я

всегда к вам испытывал. Во время моего последнего пике, хоть вы этого и не услышите, я скажу вам: «Почтенный отец» и буду думать обо всем, что вы для меня сделали.

Я не стал просить вас прийти, чтобы повидать меня на базе, так как знаю, что вам хорошо в Амакусе. Это хорошее место для жизни. Горы к северу от базы напоминают мне Сугияму и Магарисаку на острове Гото, и я часто вспоминаю, как вы взяли меня и Акиру на пикник на Мацуяму, где находился пороховой склад. Я вспоминаю, как ехал вместе с вами верхом в крематорий в Магарисаке, еще не понимая по малости лет, что мать умерла.

Я все оставляю вам. Пожалуйста, позаботьтесь о сестрах.

Одна неудача в нашей истории не означает гибели нации. Я молюсь, чтобы вы жили долго. Я уверен, что восстанет новая Япония. Наши люди не будут слишком стремиться умереть.

С величайшим почтением.

Перед самым вылетом — Тэруо

Самурай будет защищать свою родину, не щадя жизни.

\* \* \*

Следующее письмо написал унтер-офицер 1 класса Исао Мацуо из 701-й авиагруппы. Оно было написано перед самым вылетом на задание. Он родился в префектуре Нагасаки.

28 октября 1944 года

Дорогие родители!

Пожалуйста, поздравьте меня. Мне предоставили прекрасную возможность умереть. Это мой последний день. Судьба нашей родины зависит от решающей битвы, которая развернется в южных морях, и где я опадю, подобно цветку сияющего белизной вишневого дерева.

Я стану щитом его величества и погибну вместе со своим командиром эскадрильи и другими товарищами. Я желал бы родиться семь раз, чтобы каждый раз разить врага.

Как я желал этой возможности умереть настоящим мужчиной! Я благодарен до глубины души своим родителям, которые постоянно поддерживали меня своими молитвами и нежной любовью. Я также благодарен своему командиру эскадрильи и вышестоящим офицерам, которые заботились обо мне, как о собственном сыне, и тщательно учили меня.

Благодарю вас, дорогие родители, что вы в течение 23 лет заботились обо мне и поддерживали меня. Я надеюсь тем, что я сделаю, хотя бы в малой степени расплатиться за то, что делали для меня. Думайте обо мне и знайте, что ваш Исао умер за свою страну. Это мое последнее желание и больше мне нечего хотеть.

Мой дух еще вернется и будет ждать вашего визита в храме Ясукуни. Пожалуйста, получше заботьтесь о себе.

Как славен отряд «Гирецу» корпуса специальных атак, чьи бомбардировщики атакуют врага. Наша цель — спикировать на авианосцы противника. Здесь находится кинооператор, чтобы заснять это. Вероятно, вы еще увидите нас в выпуске новостей.

Мы, 16 воинов, занимаем места в бомбардировщиках. Пусть наши смерти будут такими же внезапными и чистыми, как разбитый вдребезги кристалл.

Написано в Маниле накануне нашего вылета.

Исао

Когда мы парим в небе южных морей, наша славная задача — стать щитом его величества. Цветы вишни искрятся, раскрываясь и опадая.

\* \* \*

Кадет Дзун Номото из авиакорпуса «Химедзи» родился в 1922 году в префектуре Нагасаки. Он закончил Университет коммерции в Токио незадолго до призыва на военную

службу. Приведенное ниже письмо, судя по всему, написано в страшной спешке. Его завершает приписка другим почерком.

Переброшены на передовую в... по срочному приказу. Наша решимость добиться успеха окрепла, когда мы узнали, что вылетим завтра.

После моего прибытия кадет... исключен из списка тех, кому предстоит лететь завтра. Мне жаль его, но помочь не могу. Такое положение вызывает сложные чувства.

Человек смертен. Смерть, как и жизнь, вопрос случая. Однако судьба тоже оказывает влияние. Я совершенно уверен, что в завтрашнем бою покажу себя. Сделаю все возможное, чтобы спикировать на вражеский корабль и протаранить его, и таким образом выполнить свой долг перед империей. Настало время уходить мне и моему другу Наканиси. Нам не о чем жалеть. Каждый человек обречен уйти в свое время.

Так как наше подразделение было организовано в конце февраля, мы прошли курс самой интенсивной подготовки. Теперь, наконец-то, настало наше время лететь. На последнем инструктаже офицер предупредил: «Не спешите умирать». Мне кажется, что мы все вознесемся на небеса.

Я полон решимости идти до конца по пути, который выбрала мне судьба. Вы всегда были добры ко мне, и я благодарен вам. 15 лет учебы и тренировок должны принести свои плоды. Я испытываю огромную радость, что родился в нашей славной стране.

Я твердо уверен, что завтрашний день будет успешным. Я надеюсь, что вы разделите эту мою уверенность. Время нашего вылета было названо так внезапно, что я просто не сумел написать прощальные письма своим близким и друзьям. Я был бы благодарен, если бы вы написали этим людям и выразили мои чувства, насколько сможете...

Дорогие родители.

Пожалуйста, извините меня, что я диктую эти последние слова своему другу. У меня просто нет времени написать вам.

Я не могу сказать ничего особенного, но я хочу, чтобы вы знали, что сейчас я совершенно здоров. Для меня высокая честь, что меня выбрали для этих обязанностей. Первые самолеты моей группы уже в воздухе. Эти слова пишет мой друг на куске бумаги, положенном на фюзеляж моего самолета. Здесь нет места печали и унынию. Мои взгляды не изменились. Я спокойно исполню свой долг.

Слова не могут выразить мою благодарность вам. Я надеюсь, что когда я нанесу удар по противнику, то хотя бы в малой степени отплачу за все то чудесное, что вы сделали для меня.

Мое последнее желание, чтобы мои братья получили хорошее образование. Пожалуйста, позаботьтесь об этом. Я знаю, что моя сестра будет хорошо обеспечена, потому что вы заботились о ней, как обо мне. Я благодарен своим чудесным отцу и матери.

Я был бы удовлетворен, если бы мои последние усилия послужили платой за то наследие, которое оставили нам наши предки.

Прощайте!

Дзун

\* \* \*

Лейтенант Нобуо Исибаси родился в городе Сага на севере Кюсю в 1920 году. До перевода в корпус специальных атак он служил в авиагруппе «Цукуба». Вот его последнее письмо.

Дорогой отец.

Весна рано пришла на южный Кюсю. Здесь уже все цветет, и так прекрасно. Здесь царят мир и покой, но это место в действительности является полем битвы.

Я хорошо спал прошлой ночью, не видел никаких снов. Сегодня моя голова ясна, и я

чувствую себя отлично.

Мне тепло от мысли, что вы находитесь на этом же острове.

Пожалуйста, вспомните меня, когда пойдете в церковь, и засвидетельствуйте мое уважение друзьям.

Нобуо

Я думаю о весне в Японии, когда собираюсь ринуться на врага.

\* \* \*

Следующее письмо написано энсайном Итидзо Хая-си, который родился в 1922 году в префектуре Фукуока на севере Кюсю. Он исповедовал христианскую веру. После окончания Императорского университета в Киото он начал службу в авиакорпусе «Гензан», из которого был переведен в корпус специальных атак.

Дражайшая матушка.

Я верю, что вы пребываете в добром здравии.

Я вхожу в отряд «Ситисэй» корпуса специальных атак. Половина нашего отряда сегодня улетела к Окинаве, чтобы спикировать на вражеские корабли. Все остальные улетят в течение 2 или 3 дней. Вероятно, наша атака состоится 8 апреля, в день рождения Будды.

Мы отдыхаем в офицерском общежитии, которое устроено в здании бывшей школы возле авиабазы Каноя. Так как здесь нет электричества, мы жжем лучины, и я пишу в их свете.

Наш моральный дух высок, так как мы слышим о славных успехах наших товарищей, которые улетели раньше. Вечером я гуляю по клеверному полю, вспоминая прошлое.

После нашего прибытия сюда из северной Кореи мы с удивлением обнаружили, что цветы вишни опадают. Теплый южный климат успокаивает и радует.

Пожалуйста, не печальтесь обо мне, матушка. Смерть в бою принесет славу. Я рад, что смогу умереть в битве, которая определит судьбу нашей страны.

Когда мы прилетели на Кюсю из Кореи, наш путь не проходил над домом, но когда наши самолеты приблизились к родным берегам, я запел знакомые песни и попрощался с вами. Не осталось ничего такого особенного, что я хотел бы пожелать или сказать, так как Умено передаст вам мои последние желания. Я пишу только для того, чтобы рассказать о том, что со мной происходило.

Пожалуйста, распорядитесь моими вещами, которые перешлют вам после моей смерти.

В последнее время я бросил писать письма, поэтому я прошу напомнить обо мне моим друзьям и близким. Мне стыдно просить вас об этом, но у меня просто не было времени писать.

Многие наши парни сегодня улетели в последний раз, чтобы атаковать врага. Я хотел бы, чтобы вы побывали здесь лично, чтобы увидеть чудесный моральный дух и настроение на этой базе.

Пожалуйста, сожгите мои личные бумаги, в том числе мои дневники. Разумеется, вы можете прочитать их, матушка, если пожелаете, однако не следует их читать другим людям. Поэтому, пожалуйста, сожгите их после того, как просмотрите.

В наш последний полет мы отправимся в обычной летной форме и головных повязках с восходящим солнцем. Белоснежные шарфы придадут нашей внешности определенный шарм.

Я захвачу с собой флаг с восходящим солнцем, который вы мне дали. Вы вспомните, что на нем написаны строки: «Даже хотя тысяча человек падет справа от меня, десять тысяч падут слева...» Я возьму вашу фотографию с собой в кабину во время последнего вылета, матушка, и также снимок Макио-сан.

Я намерен добиться прямого попадания во вражеский корабль. Когда будут оглашены результаты, вы можете быть уверены, что одно из удачных попаданий мое. Я полон решимости сохранять спокойствие и четко делать свое дело до конца, зная, что вы следите за

мной и молитесь за мой успех. Не будет даже тени сомнения или страха, когда я начну последнее пике.

В наш последний вылет мы возьмем коробочку бобового творога и риса. Очень приятно улетать с таким пайком. Я думаю, что также захвачу амулет и сушеную летучую рыбу, которую прислал господин Такеиси. Рыбка поможет мне подняться над океаном и вернуться обратно к вам.

На следующее утро нам предстоит переговорить о многих вещах, о которых трудно писать. Но мы жили вместе так дружно, что очень многое сейчас можно оставить внутри себя. «Я живу с мечтой, которая завтра унесет меня с земли».

Но, несмотря на все эти мысли, мне кажется, что те, кто улетел на задание вчера, все еще живы. Они снова могут появиться в любой момент.

Если говорить обо мне, согласитесь с тем, что я ушел сразу и навсегда. Как говорится: «Оставьте мертвым хоронить своих мертвецов». Родные просто обязаны жить ради живых.

Нам недавно показывали фильм, и мне показалось, что я увидел Хакату. И у меня возникло сильнейшее желание увидеть Хакату еще раз перед тем, как я отправлюсь в последний полет.

Матушка, я не хочу, чтобы вы горевали о моей смерти. Я не буду отговаривать вас плакать. Пойдите и поплачьте. Но, пожалуйста, поймите, что я умер ради лучшего, и потому не горюйте обо мне.

Я прожил счастливую жизнь, потому что многие люди были добры ко мне. Я часто размышлял, почему. Было утешением думать, что у меня были какие-то заслуги, благодаря которым я заслужил эту доброту. Было бы трудно умереть с мыслью, что у тебя не было ничего в жизни.

Из всех донесений становится ясно, что мы выигрываем сражения с противником. Победа будет за нами. Наш вылет нанесет роковой удар противнику. Я очень счастлив. Мы жили в духе учения Иисуса Христа и умрем в его духе. Эта мысль останется со мной. Жить в этом мире было радостно, но сегодняшняя жизнь пронизана духом тщетности. Настало время умереть. Я не ищу повод для смерти. Я ищу только вражеский корабль, чтобы спикировать на него.

Вы были для меня чудесной матерью. Я боюсь лишь, что не заслужил привязанности, которую вы питали ко мне. Обстоятельства моей жизни позволяют мне гордиться и быть счастливым. Я хочу до последнего момента сохранить эти радость и гордость. Если бы меня вдруг лишили нынешнего окружения и возможностей, моя жизнь ничего бы не стоила. Оставшись один, я бы мало что значил. Поэтому я благодарен возможности служить, как мужчина. Если эти мысли звучат несколько сбивчиво, это, скорее всего, потому, что я хочу спать. Но помимо усталости, есть много вещей, о которых я должен сказать.

Больше мне нечего сказать, разве что попрощаться.

Я опережу вас, матушка, в пути на небеса. Пожалуйста, молитесь, чтобы меня пустили. Мне было бы жалко не попасть туда, так как вы наверняка там окажетесь. Молитесь за меня, матушка.

Прощайте.

Итидзо

(Когда вылет был отложен, летчик добавил к письму приписку.)

«Гуляя между рисовых полей, я наслаждаюсь безмятежностью ночи и слушаю хор лягушек». Я мог только мечтать об этом во время последней вечерней прогулки. Я лег на клеверном поле и вспоминал дом. Когда я вернулся в казарму, друзья сказали мне, что я пахну клевером, и потому напомнил им о доме и матерях. Несколько человек сказали, что я, наверное, был маменькиным сынком.

Это ничуть не задело меня. Наоборот, они даже меня обрадовали. Это означает, что люди любят меня. Когда я сержусь, что стараюсь подумать, как много людей были добры ко мне, и сразу успокаиваюсь. Я постараюсь удвоить свои усилия, чтобы выразить

благодарность сердечным людям, которых я имел счастье знать.

Цветы вишни всегда опадают. Каждое утро я умываюсь в соседней речке. Она напоминает мне речушку, усеянную лепестками вишни, которая была у нас дома.

Судя по всему, мы полетим завтра, поэтому годовщина моей смерти будет исполняться 10 апреля. Если вы отслужите по мне заупокойную службу, я хотел бы, чтобы за ужином вы были счастливы.

Сейчас идет дождь, совершенно японский дождь, не похожий на те, что я видел в Корее. В нашем общежитии есть старый орган, и кто-то играет школьные песенки, в том числе и песню матери, которая идет в школу с зонтиком для своего ребенка.

Вылет был отложен еще раз, и летчик получил возможность приписать еще один кусочек к письму, которое все-таки было отослано после его вылета.

Я думал, что этот день станет последним, но, как это часто бывает в жизни, нельзя быть уверенным ни в чем. Уже вечер 11 апреля, но это все еще не мой день.

Надеюсь, что сегодня я был фотогеничен, потому что у нас побывали несколько операторов кинохроники, они снимали нас для специальных выпусков. Позднее нас приветствовал главнокомандующий Объединенным Флотом, который сказал мне: «Пожалуйста, сделайте все, что сможете». Для меня великая честь, что он говорил с такой ничтожной персоной, как я. Он убежден, что судьба страны находится в наших руках.

Сегодня мы собрались вокруг органа и пели гимны. Завтра я протараню врага и не промахнусь.

\* \* \*

Энсайн Хейити Окабэ родился в 1923 году в префектуре Фукуока на севере Кюсю. Перед призывом он закончил Императорский университет Тайхоку. Сначала он служил в авиакорпусе «Гензан», а потом его перевели в отряд «Ситисей № 2» корпуса специальных атак. Он вел дневник, который переслал семье перед последним вылетом. Приведем одну запись из этого дневника.

22 февраля 1945 года

Я действительно член корпуса специальных атак камикадзэ.

Моя жизнь закончится в ближайшие 30 дней. Я получу свой шанс! Смерть и я ожидаем вместе. Обучение и тренировки были жесткими, но стоили того, если мы сможем умереть прекрасно и с пользой.

Я умру, следя за великой борьбой нашего народа. Моя жизнь понесется быстрее в следующие несколько недель, так как моя юность и жизнь подошли к концу...

Вылет назначен на ближайшие 10 дней.

Я обыкновенный человек и надеюсь, что не буду ни святым, ни негодяем, ни героем, ни дураком, просто человеком. Как тот, кто провел жизнь в тоскливом стремлении к чему-либо и в поисках, я умру с надеждой, что моя жизнь послужит «человеческим документом».

Мир, в котором я жил, был полон раздоров. Поэтому сообщество разумных людей должно быть лучше устроено. Если нет единого великого дирижера, все начинают играть по своим нотам, что приводит к диссонансу там, где должны быть гармония и мелодия.

Мы с радостью послужим нации в развернувшейся жестокой борьбе. Мы будем таранить вражеские корабли, лелея надежду, что Япония была и будет местом, где будет позволено жить только любящим семьям, храбрым женщинам и прекрасной дружбе.

В чем наш долг сегодня? Сражаться. В чем наш долг завтра? Победить. В чем наш долг ежедневно? Умирать.

Мы погибнем в битве без жалоб. Я надеюсь, что другие, например, ученые, которые сражаются в этой войне на своих фронтах, будут умирать без жалоб, как мы. Только тогда единство Японии будет столь сильным, что мы получим шанс на выигрыш войны.

Если по странному стечению обстоятельств Япония внезапно выиграет войну, это



будет роковым несчастьем для будущего нации. Для нашей страны и нашего народа было бы лучше пройти через настоящие страдания, которых закалят их.

\* \* \*

Подобно цветам вишни  
По весне  
Пусть мы опадём,  
Чистые и сияющие.

## **Приложения**

### **Итоги операций камикадзэ у Филиппин**

#### **Американские корабли**

#### **Операции камикадзэ в районе Формозы**

#### **Американские корабли**

#### **Операции камикадзэ в районе Окинавы**

#### **Американские корабли**

#### **Общий итог операций камикадзэ**

#### **Самолеты ВМФ**

#### **Американские корабли**

## Фотографии



**«Отец» камикадзе вице-адмирал Ониси.**



**Командир первого отряда камикадзе лейтенант Секи.**



**Аэродром Мабалакат на Филиппинах, вылет первых камикадзэ.**



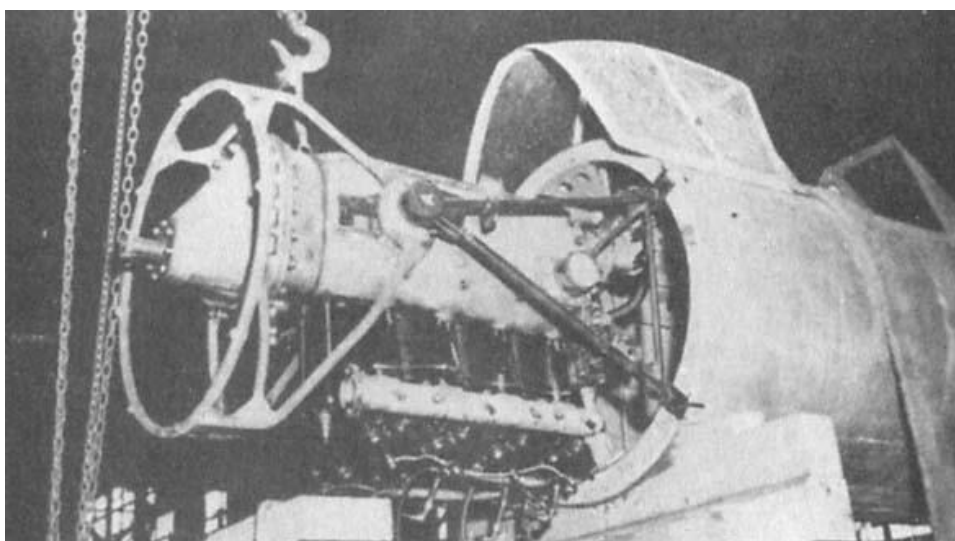
**Напутствие товарищей на смерть.**



**Йокосука «Ока» Модель Л на аэродроме Ионтан, Окинава.**



**Пилот камикадзэ.**



**4-цилиндровый мотор Хитачи, часть двигателя пилотируемой бомбы «Ока» Модель 22.**



**Американцы осматривают пилотируемую бомбу «Ока»**



**Камикадзе приближается к линкору «Миссури»**



**Авианосец «Банкер Хилл» после попадания камикадзэ. (1)**



**Авианосец «Банкер Хилл» после попадания камикадзэ. (2)**



**Повреждения авианосца «Рандольф» выглядели страшными, но оказались не слишком серьезными. (1)**



**Повреждения авианосца «Рандольф» выглядели страшными, но оказались не слишком серьезными. (2)**



**Эскортный авианосец «Сен Ло» после попадания камикадзэ.**



# Сабуро Сакаи Самурай!

## ПРЕДИСЛОВИЕ

В годы Второй Мировой войны Сабуро Сакаи стал живой легендой в Японии. Буквально все летчики восхищались его подвигами в воздухе.

Репутация Сакаи среди летчиков-истребителей была исключительно высокой. Из всех японских асов Сабуро Сакаи был единственным пилотом, который ни разу не потерял в бою своего ведомого. Это совершенно выдающееся достижение для человека, который участвовал более чем в 200 воздушных боях. Именно это объясняет ожесточенную борьбу, временами переходящую в открытую вражду, за право летать его ведомым.

Его механики относились к нему с ничуть не меньшим восхищением. Они почитали за высочайшую честь готовить к вылету «Зеро» Сакаи. Механики рассказывали, что Сакаи всегда демонстрировал высочайшее летное мастерство. После этих 200 боев он ни разу не промазал на посадке, ни разу не скапотировал, ни разу не разбил свой истребитель, несмотря на тяжелые повреждения самолета, свои раны, сложные условия посадки.

В августе 1942 года во время воздушного боя над Гуадалканалом Сабуро Сакаи получил тяжелейшие ранения, за которыми последовало долгое и мучительное выздоровление. Уже один обратный полет в Рабаул на подбитом истребителе, с парализованной левой стороной тела, полностью ослепшим правым глазом и частично ослепшим левым, можно считать настоящим подвигом. Сакаи <sup>[273]</sup> получил несколько осколков в грудь и спину, две 12,7-мм пули пробили ему череп, и все-таки он вернулся. Эта история стала настоящей легендой.

Таких ран было бы более чем достаточно, чтобы до конца войны вывести из строя любого человека. Спросите любого

летчика-истребителя, с какими трудностями может столкнуться в бою одноглазый пилот. Особенно, когда ему приходится сражаться на устаревшем к тому времени «Зеро» против новейших американских «Хеллкэтов».

После долгих месяцев физических и психологических страданий, когда он уже почти отчаялся снова обрести свою первую любовь — полет, Сакаи все-таки вернулся в бой. Он не только подтвердил свое высочайшее мастерство пилотирования, но и сбил еще 4 вражеских самолета, доведя общее количество подтвержденных побед до 64.

Читатель несомненно удивится, узнав, что Сабуро Сакаи не получил никаких наград от своего правительства — орденов, медалей, званий. Награждать медалями и орденами **живых** во время войны в Японии просто не было принято. Награждали только посмертно. Если асы других стран, включая Соединенные Штаты, щеголяли с длинными рядами медалей и орденовских планок на груди, Сабуро Сакаи и его товарищи, постоянно участвовавшие в боях, даже не подозревали, что такое возможно.

История Сабуро Сакаи впервые показывает нам Тихоокеанскую войну, как ее видели в другой стороны фронта. Мы можем видеть мысли и переживания нашего бывшего врага. Сакаи принадлежат к тому классу, о котором в Америке знают очень мало, и понимают еще меньше. Это знаменитые самураи, профессиональные воины, которые посвятили свою жизнь служению стране. Они жили в своем собственном мире, резко отличном от мира простых японцев. И теперь впервые мы сможем познакомиться с этим миром, к которому принадлежали и японские асы.

Когда я писал эту книгу, я получил возможность переговорить со многими моими друзьями, которые летали на <sup>[274]</sup> истребителях на Тихоокеанском театре в годы Второй Мировой войны. Никто из них не знал ничего о противостоящих им японских пилотах. Они вообще не думали о них, как о людях. Японцы казались им каким-то далекими и чужими.

Но точно таким же было отношения к нашим пилотам со стороны японцев.

Книга «Самурай!» показывает нам воздушную войну на Тихом океане под совершенно новым углом. Американская пропаганда военного времени нарисовала совершенно карикатурный образ японского летчика. Это было маленькое, неуклюжее создание с плохим зрением, которое держалось в воздухе только божьей милостью.

Такое отношение часто давало роковой результат. Сабуро Сакаи был одним из самых талантливых пилотов своего времени, и ничуть не уступал зарубежным коллегам. Более того, он занимает одно из самых высоких мест в истории. 64 самолета стали жертвами его пушек. Эта цифра, несомненно, была бы значительно выше, если бы не тяжелое ранение.

Нет нужды преувеличивать отвагу и достижения наших летчиков в годы войны. У нас также были и великие летчики и средненькие. Однако многие из наших «документально подтвержденных» побед так и остались бумажными.

С этой точки зрения характерна знаменитая история героического капитана ВВС Колина Келли. Читатель найдет немало интересного в описании гибели этого пилота, сбитого Сабуро Сакаи 10 декабря 1941 года. Но история, которую рассказывали американские газеты, лжива от начала до конца. Дескать, капитан Келли атаковал и потопил линкор «Харуна», Он продирался сквозь орды японских истребителей, а потом спикировал на японский линкор, за что и получил Медаль почета конгресса. Она родилась из совершенно неточных боевых донесений и страстного желания американцев в черные дни начала войны вскоре после Пирл-Харбора заполучить своего «героя». [275]

В это время линкор «Харуна» находился на другой стороне Южно-Китайского моря и поддерживал высадку японских войск в Малайе. В районе Филиппин вообще не было ни одного японского линкора. Согласно отчетам Сакаи и других японских летчиков, Келли

атаковал легкий крейсер типа «Нагара», но попаданий не добился. Келли благополучно выполнил атаку и улетел назад, не замеченный японскими истребителями. Никакой корабль он не таранил, а сбросил свои бомбы с высоты 22000 футов. Позднее его бомбардировщик был сбит в районе авиабазы Кларк Сабуро Сакаи. Келли был награжден, но не Медалью почета конгресса, а Крестом за выдающиеся заслуги.

Ирония судьбы заключается в том, что этот молодой офицер действительно совершил подвиг, которым следует гордиться, но не тот, что ему приписывают. Келли и его второй пилот оставались в кабине горящего бомбардировщика до конца, чтобы дать возможность выпрыгнуть с парашютами остальным членам экипажа. Он пожертвовал жизнью, чтобы спасти других.

Чтобы полностью записать историю Сабуро Сакаи Фред Сайто провел рядом с ним почти целый год, встречаясь каждый выходные. Он детально разбирался в прошлом величайшего японского аса. Сразу после окончания войны Сакаи подготовил объемистый том своих заметок. Эти заметки, а также тысячи вопросов, заданных Сайто, талантливым корреспондентом «Ассошиэйтед Пресс», и превратились в историю Сабуро Сакаи.

Сайто также изучил тысячи страниц официальных документов Японского Императорского Флота. Он посетил многие японские острова, встречался с уцелевшими летчиками, записывал их рассказы. Сайто беседовал со всеми — от рядовых до генералов и адмиралов, чтобы получить как можно более точные сведения. Действительно, несколько эпизодов боевой биографии Сакаи пропали просто потому, что в свое время не были отражены в японских и американских документах. [276]

Особенно большое значение имел журнал боевых действий бывшего капитана 1 ранга японской морской авиации Масахисы Сайто. Капитан 1 ранга Сайте, который командовал полком Сакаи в Лаэ, тщательно записывал все происходившие там события. Так как этот был личный дневник, он не передал его в штаб Императорского

Флота. Мы с Фредом Сайто считаем его одним из самых ценных документов воздушной войны на Тихом океане.

По-человечески понятно, что фронтовые офицеры часто не сообщают о своих проблемах тыловым штабам. Это особенно справедливо для системы, существовавшей в японском флоте. Например, в личном дневнике капитана 1 ранга Сайто точно перечислено количество японских самолетов вернувшихся или не вернувшихся из ежедневных боевых вылетов в районе Новой Гвинеи. В результате, дневник полностью опрокидывает фантастические заявления наших пилотов о неслыханных победах. Капитан 1 ранга Сайто остался жив, и беседы с ним после войны оказали огромную помощь при подготовке книги.

Бывший капитан 2 ранга Тадаси Накадзима, с которым вы не раз встретитесь на страницах книги, сегодня служит полковником новых японских ВВС. Он также рассказал много интересных деталей. Огромной была помощь генерал-майора Минору Гэндэ (бывшего капитана 1 ранга), который командовал авиаполком Сакаи в последние дни войны. В тот момент, когда писалась эта книга, Гэндэ был единственным японским генералом, который имел право летать на реактивных истребителях и налетал много часов на F-86.

Мы также глубоко благодарны полковнику Масатакэ Окумия, начальнику Разведывательного отдела японского Объединенного комитета начальников штабов. Полковник (бывший капитан 2 ранга) Окумия был одним из моих соавторов по книге «Зеро!» и участвовал в большем количестве воздушных боев, чем любой другой японский офицер. В последний год войны он командовал ПВО Японии. Благодаря его усилиям мы сумели получить необходимые <sup>[277]</sup> документы из архивов расформированного японского военно-морского министерства.

Я верю, что очень важно рассказать здесь об отношении Сакаи к тому положению, в котором оказался величайший из уцелевших японских асов. Сакаи понимал, что ему просто повезло пережить проигранную войну и сокрушительные поражения в воздухе,

которые начались в 1943 году. Многие японские асы — Нисидзава, Ота, Такацука, Сугита и другие — долго сражались при самом неблагоприятном соотношении сил, но все-таки погибли.

Вот рассказ самого Сакаи о послевоенной жизни:

«За время службы в Императорском Флоте я научился только одному: пилотировать истребитель и уничтожать врагов моей страны. Этим я и занимался почти 5 лет, в Китае и по всему Тихому океану. Я не знал иной жизни. Я был воздушным воином.

После капитуляции меня вышвырнули с военной службы. Несмотря на мои раны и долгую службу, я не получил никакой пенсии. Ведь мы проиграли. Пенсии и почет получили только ветераны стран-победителей.

Оккупационные власти запрещали мне подниматься в воздух за штурвалом любого самолета. В течение 7 лет оккупации, с 1945 по 1952 год, мне было запрещено занимать любую общественную должность. Причина была простой: раньше я был военным летчиком.

Окончание Тихоокеанской войны стало для меня только началом новой, затяжной и упорной борьбы. Борьбы, еще более тяжелой, чем прошлые бои. Теперь передо мной маячили новые враги, не менее страшные — нищета, голод, болезни и унижения. Оккупационные власти поставили передо мной множество барьеров, поэтому осталась лишь одна возможность, за которую я и ухватился. Два года тяжелой физической работы, впроголодь, в обрывках одежды, в самых невыносимых условиях.

Заключительный страшный удар мне нанесла смерть моей горячо любимой жены Хацуо. Она пережила бомбежки <sup>[278]</sup> и все опасности войны, но не сумела справиться с новыми врагами и скончалась от болезни.

Наконец, после нескольких лет нужды и лишений, я набрал достаточно денег, чтобы открыть небольшую печатную мастерскую. Работая день и ночь, я кое-как сводил концы с концами и даже сумел расширить производство.

Вскоре я встретился с вдовой вице-адмирала Такидзи-ро Ониси, которую я искал много месяцев. Адмирал Ониси совершил харакири сразу после капитуляции в 1945 году. Он предпочел уйти из жизни после того, как многие погибли его подчиненные, которых он отправил в полет, из которого не было возврата. Ведь именно адмирал Ониси стал инициатором смертоносных атак камикадзе.

Госпожа Ониси для меня была не просто адмиральской вдовой. Она была родной тетей лейтенанта Сасаи, моего самого лучшего друга. Сасаи встретил свою смерть в бою над Гуадалканалом, когда я лежал в госпитале в Японии.

Госпожа Ониси несколько лет добывала средства к существованию, торгуя на улицах всякой мелочью. Я пришел в бешенство, увидев ее в рваных лохмотьях, но тогда не мог помочь.

Теперь, когда я стал владельцем мастерской, положение изменилось. Я убедил ее поступить к себе на службу. Вскоре наш бизнес расширился. Я специально отыскал и взял к себе еще нескольких вдов и братьев моих близких друзей, с которыми летал во время войны, и которые погибли.

К счастью, положение быстро менялось. Прошли 10 лет после окончания войны. Наше дело продолжает расширяться, люди, которые работают вместе со мной в мастерской, снова прочно стоят на ногах.

Последние годы принесли много странных перемен. Меня приглашали в качестве почетного гостя на борт нескольких американских авианосцев и других военных кораблей. Я увидел современные реактивные истребители, разительно отличающиеся от старых «Зеро» и «Хеллкэтов». [279]

Я снова встретился с людьми, с которыми когда-то сражался в небе Тихого океана, сидел и разговаривал с ними. Мы даже стали друзьями. Для меня это очень и очень важно. Ведь люди, которые когда-то находились под дулами моих пушек, благородно предложили мне свою дружбу.

Несколько раз мне предлагали поступить на службу в новые японские ВВС, но я отклонил их. Я не хочу возвращаться на военную службу и переживать заново прошлое.

Но летать — все равно, что плавать. Если вы однажды научились, вряд ли вы это забудете. Я провел на земле более 10 лет. Однако когда я закрываю глаза, то снова ощущаю в правой ладони ручку управления и сектор газа в левой, чувствую педали под ногами. Я ощущаю свободу, которая знакома только пилотам.

Нет, я не забыл, как надо летать. Если я понадобится Японии, если войска коммунистов будут угрожать моему народу, я снова поднимусь в небо. Но я горячо молюсь, чтобы мне не пришлось этого делать».

*САБУРО САКАИ, Токио, 1956 год*

*МАРТИН КАЙДИН, Нью-Йорк, 1956 год*

## ГЛАВА 1

На Кюсю, самом южном из главных островов Японии, находится маленький городок Сага. Он расположен как раз посередине между двумя крупными центрами, которые в последние годы стали хорошо известны тысячам американцев. В Сасебо базировалось большинство американских кораблей, участвовавших в Корейской войне. С аэродрома Асия взлетали американские бомбардировщики и истребители, которые пересекали узкий Цусимский пролив, чтобы нанести удар по войскам Китая и Красной Кореи.

Городу Сага уже приходилось видеть военные экспедиции, отправляющиеся через Цусимский пролив. Мои предки были солдатами японской армии, которая в 1592 году высадилась в Корею, отплыв из Саги. Не слишком успешный исход современной Корейской войны также имел исторический прецедент. Средневековая Корейско-японская война превратилась в «окопное сидение» в 1597 году, когда китайская династия Минь двинула свои войска на помощь Северной Корее<sup>[1]</sup>. Точно так же современный Красный Китай пришел на помощь корейским коммунистам.



Мои предки были воинами и в течение многих поколений верно служили князю Сага, пока в XIX веке не <sup>[281]</sup> началась централизация Японии и князь передал свои владения в распоряжение императора.

Во времена феодализма население Японии делилось на четыре касты, и моя семья принадлежала к правящему классу самураев. Освобожденный от докучливых забот повседневной жизни, самурай жил гордо и свободно, не обременяя себя размышлениями о таких мелочах, как деньги и тому подобное. Он посвящал все свое время управленческим делам и совершенствовал свое воинское искусство, которое могло потребоваться в любой момент. Все необходимое для жизни самурая предоставлял князь, вне зависимости от урожая и любых других обстоятельств.

Когда в XIX веке была упразднена кастовая система, это стало сокрушительным ударом для сословия самураев. Одним махом они были лишены всех старых привилегий и были вынуждены превратиться в фермеров и торговцев, начать жизнь, к которой они были совершенно не приспособлены.

Поэтому, как и следовало ожидать, большинство самураев впало в нищету. Они старались добыть средства на жизнь лакейством, либо трудились с утра до ночи на своих крошечных фермах. Мой собственный дедушка жил ничуть не лучше остальных. В конце концов, ему удалось приобрести крошечную ферму, с помощью которой он кое-как сводил концы с концами. Моя семья и тогда, и сегодня была одной из самых бедных в деревне. На этой ферме я и родился 26 августа 1916 года. Я был третьим из четырех сыновей, а кроме нас в семье были еще три дочери.

Как ни странно, моя собственная жизнь во многом повторила жизнь деда. Когда Япония капитулировала перед союзниками в 1945 году, я был лучшим из оставшихся в живых японских асов. На моем счету числились 64 сбитых вражеских самолета. Однако после окончания войны Императорский Флот был расформирован, и я оказался на улице. У меня не было ни гроша и никакой профессии, которая была бы полезна в рушащемся мире. Как и мой дед, я жил

тяжелым ручным трудом, и лишь <sup>[282]</sup> через несколько лет мне удалось скопить небольшую сумму и купить небольшой книжный магазин, который позволял кое-как прокормиться.

Вся работа на крошечной семейной ферме возле города Сага упала на плечи моей матери, которая также должна была содержать семерых детей. Это произошло потому, что она овдовела, когда мне исполнилось 11 лет. Насколько я помню ее в это время, она постоянно работала в поле, а мои младшие сестры цеплялись за ее юбку. Но я не помню, чтобы хоть одно слово жалобы слетело с ее губ. Она была самой смелой женщиной, какую я когда-либо знал, настоящим самураем, гордым и твердым. Однако, когда это было нужно, она умела найти теплое словечко для нас.

Иногда я возвращался из школы, избитый более старшими и более сильными мальчишками. Она ничуть не сочувствовала моим слезам, только хмурилась и стыдила меня: «Позор. Не забывай, что ты сын самурая, и слезы не для тебя».

Я прилагал все силы, чтобы учиться как можно лучше, и потому в нашей деревенской начальной школе все шесть лет считался первым в своем классе. Но продолжение образования казалось неразрешимой проблемой. Если начальные школы финансировало правительство, то в большинство старших школ обучение должна была оплачивать семья ученика. Найти деньги для этого семья Сакаи просто не могла, ведь у нас едва хватало средств на еду и одежду. Но мы недооценили благородства моего дяди, жившего в Токио. Совершенно неожиданно он предложил оплачивать мое обучение в школе. Дядя был состоятельным чиновником и служил в министерстве связи. Он предложил взять меня к себе в дом и оплатить обучение. Мы с благодарностью приняли это щедрое предложение.

В феодальной Японии клан Сага владел одной из самых нищих провинций. Его самураи долгие годы жили более чем скромно и были знамениты своей спартанской дисциплиной. Мы были единственной провинцией в Японии, которая свято чтит Библию бусидо — «Хагакурэ»,<sup>[283]</sup> главной темой которой было: «Самурай

живет так, чтобы всегда быть готовым к смерти». «Хагакурэ» во время войны стала учебником в каждой японской школе, но это был кодекс, согласно которому я жил всю свою жизнь. Его жесткие требования не раз помогали мне и в моей новой школьной жизни, и в последующей солдатской.

В Токио меня поражало буквально все. Я никогда не видел городов крупнее Саги, в котором жили всего 50000 человек. Представить себе миллионное население японской столицы, постоянную сутолоку и шум, огромные здания я просто не мог. Вдобавок я обнаружил, что в Токио 1929 года шло непрерывное и жестокое соревнование во всех областях жизни. Не только выпускники школ упорно сражались за работу, но даже мальчики не менее упорно боролись за места в избранных школах.

Я думал, что моя жизнь на ферме трудна. Я считал себя самым лучшим учеником в своей школе в последние 6 лет. Но я никогда не встречал школьников, которые в буквальном смысле учились день и ночь, которые в любую свободную минуту старались поколотить своих одноклассников! Самые способные ученики средних школ выбирали старшие школы в Токио, вроде Первой или Четвертой. Более того, из 25 соискателей только один попадал в эти школы.

Для сельского мальчишки, каким был я, совершенно подавленного бешеным темпом жизни столицы, было совершенно немыслимо пробиться в эти прославленные школы. Поэтому я охотно согласился стать учеником в Аояма Гайкун, созданной несколько лет назад при американской миссии. Хотя она не могла равняться с лучшими школами, тем не менее она пользовалась определенной репутацией.

Моя новая домашняя жизнь не могла быть лучше. Однако мой дядя был серьезным человеком, и был убежден, что если ребенка не видно и не слышно — это самый лучший вариант. Зато моя тетя, ее сыны и дочь относились ко мне исключительно хорошо. Вот в таких тепличных <sup>[284]</sup>условиях я начал учебу в старшей школе, пылая

честолюбием и энтузиазмом. Я был совершенно уверен, что снова займу по праву принадлежащее мне место лучшего в классе.

Менее чем через месяц все эти мечты испарились. Мои надежды снова стать первым среди учеников разлетелись в прах. Не только моим учителям, но и мне самому стало ясно, что мои товарищи, которые никогда не были светочами мысли, превзошли меня в учебе. Я с трудом в это поверил. Увы, они знали многое, о чем я даже не подозревал. Несмотря на многие часы, проведенные ночами над учебником, я не мог усваивать материал так же быстро, как они.

Первый семестр закончился в июле. Мои отметки сразу отбросили меня в середину класса, что стало тяжелым разочарованием для моего дяди, и повергло меня в отчаяние. Я знал, что дядя взял на себя расходы по моему обучению, потому что считал меня способным ребенком, который может стать лучшим среди учеников. Нет ничего удивительного, что он был глубоко огорчен моими неудачами. Поэтому для меня летние каникулы стали периодом напряженной учебы. Пока мои одноклассники развлекались, я все лето провел над учебниками, полный решимости заполнить пробелы в своих знаниях. Однако уже начало учебного года показало тщетность моих усилий. Никакого улучшения.

Эти неоднократные провалы попыток снова стать первым учеником вызвали у меня чувство глубокого отчаяния. Я не только стал безнадежным середнячком в учебе, в спорте я тоже начал отставать от товарищей. Не было никаких сомнений, что многие мальчики в школе были более подвижными и более способными, чем я.

Это разочарование стало для меня страшным ударом. Вместо того чтобы продолжать попытки превзойти тех учеников, которые обошли меня, я выбрал себе товарищей среди таких же середнячков. Я постарался побыстрее стать лидером среди этих недорослей, а затем попытался дать бой школьным лидерам. Не проходило и дня, <sup>[285]</sup> чтобы я тем или иным способом не старался зацепить старших и вызвать их на драку, во время которой я от души молотил

своего противника. Почти каждый вечер я возвращался в дядин дом в синяках и ссадинах, но старался сохранить эти стычки в секрете.

Первый удар я получил после окончания первого года в Методистской школе, когда мой учитель написал дяде письмо, в котором сообщал, что считает меня «сложным учеником». Единственное, что я мог сделать — прекратить ненужные стычки, но я не сделал и попытки прекратить то, что считал способом самоутверждения, способом доказать, что я «лучше» старших учеников. Письма учителя стали более частыми, и, наконец, моего дядю вызвали в школу, чтобы рассказать ему о моем неблагоприятном поведении.

Второй год учебы я закончил чуть ли не самым последним среди всех. Для моего дяди это было уже слишком. Он читал мне нотации все более раздраженным тоном, а потом решил, что мне больше не имеет смысла оставаться в Токио.

На прощанье он сказал: «Сабуро, я устал воспитывать тебя и больше не намерен этого делать. Может быть, я виноват в том, что плохо следил за тобой, и в результате получилось, что я, судя по всему, превратил ребенка древней фамилии Сакаи в законченного бандита. Ты должен вернуться в Сагу. Судя по всему, жизнь в Токио не для тебя». Я не мог промолвить ни одного слова в свою защиту, потому что все сказанное им было чистой правдой. Вся вина была на мне, и это сделало позорное возвращение в Сагу еще горше. Я был полон решимости хранить свой позор в тайне, особенно от дочери дяди Хацуо, которая мне очень нравилась. Свое возвращение я выдал за обычную поездку, чтобы навестить семью.

Однако, когда ночью поезд отошел от токийского центрального вокзала, я не смог сдержать слезы. Я опозорил свою фамилию и теперь просто боялся возвращаться домой. <sup>[286]</sup>

## ГЛАВА 2

Я вернулся, превратившись в позор для своей семьи и для всей деревни. Еще больше осложняло положение то, что семья страдала от бедствий и нищеты. Моя мать и старшие братья трудились на

крошечной ферме от восхода до заката. Они и три моих сестры одевались в драные лохмотья, а маленький домик, в котором я родился, превратился в развалюху.

Когда я уезжал в Токио, буквально каждый житель деревни провожал меня добрыми напутствиями, все они надеялись на мой успех. И теперь, хоть я и опозорил их, никто не упрекнул меня ни единым словом. В их глазах виднелся укор, но они отворачивались, чтобы не смутить меня. Я не осмеливался пройти по деревне, потому что стыдился людей. Я не мог вынести их молчаливого напоминания. Самым моим горячим желанием стало бежать с места моего позора.

, И тогда я вспомнил большой плакат на железнодорожном вокзале в Саге, призывающий поступать добровольцами на службу во флот. Поступить на военную службу казалось мне единственным выходом из сложной ситуации. Моя мать, которая и так уже несколько лет не видела меня, не одобряла моего желания снова уехать, но ничего другого просто не оставалось.

31 мая 1933 года я превратился в 16-летнего новобранца на военно-морской базе в Сасебо, расположенной всего в 50 милях от моего дома. Это было начало новой жизни, <sup>[287]</sup> с ее чудовищно жесткой дисциплиной и тяготами, намного превосходившими мои самые жуткие ночные кошмары. В эти дни на помощь мне приходил заученный кодекс самураев «Хагакурэ» — «Сокрытое в листве».

Американцам и другим жителям Запада очень сложно, если возможно в принципе, принять безжалостную дисциплину, царившую в нашем флоте в те времена. Унтер-офицеры, не размышляя ни секунды, жестоко избивали новобранцев, если считали, что те заслуживают наказания. Когда я совершал нарушение дисциплины или допускал ошибку на учениях, унтер-офицер вытаскивал меня за шиворот из строя.

«Рекрут Сакаи, встать к стене! Наклон! — орал он. — Я делаю это не потому, что ненавижу тебя, а потому что люблю. И хочу сделать из тебя хорошего моряка! Наклон!»

И после этого он изо всей силы обрушивал на мою задранную корму толстую деревянную палку. Боль была ужасной, и удары сыпались градом. Мне не оставалось ничего другого, как стиснуть зубы и постараться не закричать. Иногда я получал до 40 ударов по заднице. Часто я терял сознание от боли. Однако потерять сознание совсем не значило избежать наказания. Унтер-офицер просто выливал мне на голову ведро холодной воды, потом снова ставил меня в исходную позицию и продолжал «дисциплинарное взыскание» до тех пор, пока не решал, что я хорошо усвоил урок.

Начальство хотело заставить каждого отдельного рекрута делать все возможное, чтобы не дать его товарищам совершать слишком много ошибок. Для этого, когда один из нас подвергался наказанию, 50 остальных рекрутов взвода также нагибались и получали по одному жестокому удару. После этого мы просто не могли спать на спине. Более того, нам не разрешалось даже вздохом выразить недовольство. Стоило хотя бы одному человеку застонать от боли или тоски во время этого «отеческого воспитания», как немедленно весь взвод получал по полной программе.<sup>[288]</sup>

Такое обращение было результатом совершенной безжалостности унтер-офицеров, которые были для нас настоящими тиранами и пользовались неограниченными правами. Большинству из них исполнилось около 30 лет, и звание унтер-офицера было для них потолком военной карьеры. Их главным утешением было терроризировать новобранцев. Мы считали этих людей злыми садистами самого худшего сорта. В течение 6 месяцев неслыханно жестокого обучения они превращали каждого из нас в бессловесную скотину. Мы никогда не осмеливались обсуждать приказы, подвергать сомнению власть и медлить с выполнением команды. Мы превратились в покорные, нерассуждающие автоматы.

Когда я закончил курс первичной военной подготовки, я больше не был амбициозным пылким юнцом, который несколько лет назад уехал из своей деревни, чтобы покорить токийскую школу. Мой провал в учебе, позор семьи и военная дисциплина, все это вместе

взятое, полностью сломали меня. Я признал бессмысленность попыток оспаривать право вышестоящих, мой эгоизм был выбит из меня напрочь. Но моя глубоко укоренившаяся ненависть к зверствам унтер-офицеров не ослабла с годами даже после окончания учебы.

После обучения в казарме меня направили в качестве ученика матроса на линкор «Кирисима». Жизнь в море стала для меня новым потрясением. Я наивно думал, что после жестокой первичной подготовки грубое обращение со стороны вышестоящих прекратится. Как бы не так! На самом деле все стало еще хуже, чем раньше. Все это время я упрямо сохранял желание двигаться вперед, совершенствовать мастерство и вырваться из рядов простых матросов. В течение дня у меня было не более часа свободного времени, но я посвящал это время чтению учебников. Мой целью было поступление в одну из специальных школ ВМФ. Только там доброволец мог получить специальную подготовку и знания, необходимые для производства в следующий чин. [289]

В 1935 году я успешно сдал вступительные экзамены в Артиллерийскую школу ВМФ. Через 6 месяцев я получил звание матроса 1 класса и снова отправился в море. На этот раз я попал на линкор «Харуна», где работал в одной из башен главного калибра. Положение несколько улучшилось. Прослужив несколько месяцев на «Харуне», я шагнул на следующую ступеньку, получив звание унтер-офицера 3 класса. [290]

### ГЛАВА 3

Императорские японские вооруженные силы делились на две ветви: армию и флот. Оба вида вооруженных сил имели собственную авиацию. Вопрос создания независимых ВВС до начала и в ходе Второй Мировой войны даже не затрагивался. Кроме того, Япония не имела морской пехоты в том виде, в каком ее имели США — отдельный независимый корпус. Отдельные подразделения армии и флота отрабатывали десантные операции и выполняли функции морской пехоты.



В середине 30-х годов все морские летчики получали начальную подготовку в летной школе ВМФ Цутиура, расположенной в 50 милях к северо-востоку от Токио. В школе имелись 3 класса: для энсайнов, закончивших Военно-морскую академию в Этадзиме, для унтер-офицеров, уже служащих на флоте, и для юношей, которые желали начать флотскую службу в качестве курсантов.

После того как Япония вступила в войну с Соединенными Штатами, флоту пришлось спешно расширять систему подготовки летчиков в отчаянной попытке начать массовую штамповку пилотов. Однако в 1937 году об этой системе массовой подготовки никто даже не думал. Обучение пилотов проводилось очень тщательно, отбирались только самые лучшие кандидаты. В Цутиуру поступала лишь незначительная часть жаждущих претендентов. В 1937 году, когда я начал свое обучение, в летную школу были отобраны всего 70 человек из более чем 1500 кандидатов.<sup>[291]</sup>

Моя радость не знала границ, когда я увидел свое имя в списках 70 принятых унтер-офицеров. Это принесло мне — хоть какое-то удовлетворение, так как зачисление в Цу-тиуру смывало позор провала в токийской школе. Оно возвращало честь моей семье и моей деревне и возрождало надежды, которые все возлагали на меня.

Легко представить мою радость, когда во время первых же каникул я посетил дом дяди в Токио. Я больше не был никчемным, непослушным подростком, который терялся при столкновении с любыми трудностями. Я был молодым, двадцатилетним мужчиной в сверкающей форме морского летчика и 7 надраенными золотыми пуговицами. Я очень гордился собой, но больше всего мне хотелось услышать поздравления от своих родных. Увидев свою кузину Хацуо, я слегка испугался. Маленькая школьница исчезла, а ее место заняла очень красивая девушка, которой исполнилось пятнадцать. Хацуо тепло приветствовала меня, гораздо теплее, чем обязывало наше родство.

После этого мы долго говорили с дядей, который всегда принимал большое участие в моей судьбе. Я с удовлетворением

отметил, что он был рад увидеть меня в морской форме и с удовольствием обсуждал проблемы продвижения по служебной лестнице. Он снова гордился мной, и это было крайне важно для меня, после того как я в прошлом крупно подвел его. Мое посещение дядино дома, встреча с ним и его семьей, с Хацуо, надолго остались в моей памяти. После обеда мы остались одни в комнате, и Хацуо оказала мне честь, сыграв для меня на пианино.

Вряд ли она была настоящим виртуозом, так как начала учиться всего 3 года назад. Однако я не был музыкальным критиком, и мне ее игра показалась верхом совершенства. Торжественные звуки музыки Моцарта, мой первый за много месяцев визит к дяде, теплая встреча с Хацуо согрели мне сердце. Было невыразимо приятно видеть это место покоя и радости после жестокостей военных училищ. Я буквально воспарил на небеса. Но визит получился коротким, и вскоре я вернулся в училище. [292]

Учебный лагерь Цутиура расположен на берегу большого озера. Рядом находится аэродром с двумя взлетными полосами длиной 3000 и 2200 ярдов. В огромных ангарах могли разместиться сотни самолетов, и на авиабазе всегда кипела лихорадочная активность.

Наверное, я никогда не перестану удивляться тому, что ждало меня на каждой новой стадии подготовки. Едва я прибыл в новое училище, как обнаружил, что все мои предыдущие представления о флотской дисциплине были далеки от истины. Я с изумлением понял, что все дисциплинарные строгости на базе Сасебо были приятной разминкой перед Цутиурой. Даже морская артиллерийская школа казалась детским садиком по сравнению с летной.

«Летчик-истребитель должен быть агрессивным и стойким. Всегда». Такими словами нас приветствовал инструктор по физической подготовке, когда мы собрались вместе в спортивном зале. «Здесь, в Цутиуре, вы должны развить эти свои качества, или вы никогда не станете пилотом ВМФ». И он, не теряя времени, начал предметно показывать нам, как собирается развивать в нас постоянную агрессивность. Инструктор наугад выбрал двух

курсантов из группы и приказал им бороться. Победитель покидал ковер.

Его противнику, который проиграл схватку, повезло меньше. Он остался на ковре и должен был вступить в поединок с другим курсантом. Пока он проигрывал, он оставался на ковре, измученный до предела, побитый и помятый. Часто это кончалось серьезными повреждениями. В ином случае ему приходилось бороться по очереди со всеми остальными 69 курсантами нашего класса. Если после окончания 69 поединков он еще мог стоять на ногах, то получал помилование. Но всего лишь на один день. На следующий день он снова должен был бороться с первым противником и так далее. Это продолжалось, пока он не одерживал победу, или его не исключали из школы. [293]

Каждый из курсантов был полон решимости удержаться в летной школе, поэтому борцовские поединки часто принимали жестокий характер. Очень часто приходилось уносить потерявших сознание курсантов. Однако это не освобождало их от того, что начальство считало совершенно необходимой подготовкой. Их приводили в себя с помощью ведра воды и отправляли обратно на ковер.

После месяца теоретической подготовки на земле мы получили первые уроки летного мастерства. Полеты проводились по утрам, занятия в классах — после обеда. После ужина мы получали 2 часа для самоподготовки, а потом следовал отбой.

Время шло, и количество курсантов понемногу сокращалось. Учебные курсы требовали от нас предельного напряжения, а отчислялись курсанты за малейшую провинность. Так как морские летчики считались элитой флота и вообще всех вооруженных сил, им не прощались ни одна ошибка. В течение 10 месяцев обучения из школы были изгнаны 45 курсантов из 75 поступивших туда. Инструкторы не применяли столь жестоких физических наказаний, с которыми я сталкивался ранее, однако в их власти было немедленно

вышвырнуть из школы любого курсанта под любым предлогом. А этого мы боялись куда больше, чем самых жестоких побоев.

Исключительная жесткость требований была продемонстрирована нам перед самым выпуском. За день до окончания школы был отчислен один из курсантов. Военный патруль поймал его в подпольном баре города Цутиура, куда он зашел, чтобы отпраздновать окончание учебы. Выяснилось, что он немного поспешил. После возвращения в казарму ему приказали немедленно явиться в канцелярию класса. Сообразив, чем это пахнет, курсант просто рухнул на колени перед офицерами, но напрасно.

Руководство школы решило, что он виноват в двух непростительных проступках. О первом он, как всякий пилот, прекрасно знал. Ни один боевой летчик ни по какой причине не должен накануне вылета пить спиртные <sup>[294]</sup> напитки. Во время выпускных экзаменов завтра нам предстояло пролететь в сомкнутом строю над аэродромом. Второе нарушение было более понятным, но от этого не считалось менее тяжелым. Ни один моряк не должен позорить флот, появляясь в местах, которые считались «запрещенными».

Физическая подготовка в Цутиуре была одной из самых серьезных в японских военных школах. Одним из самых неприятных испытаний был железный шест, на который нас заставляли карабкаться. На вершине шеста мы должны были повиснуть на одной руке. Любой курсант, который не мог провисеть в течение 10 минут, получал сильный удар по заднице и снова отправлялся на шест. В конце обучения те курсанты, которые избежали отчисления, могли провисеть на одной руке от 15 до 20 минут.

Каждый кадровый военнослужащий Императорского Флота должен был уметь плавать. Среди нас было много курсантов, которые выросли в горных районах и вообще никогда не плавали. Методика обучения была предельно простой. Курсанта обвязывали веревкой под мышки и вытаскивали в море, где он мог плыть. Или тонуть. Сегодня, когда мне исполнилось 39 лет, а в теле сидят осколки

снарядов, я еще могу проплыть 50 метров за 34 секунды. В летной школе очень многие могли проплыть эту дистанцию менее чем за 30 секунд.

Каждый курсант должен был уметь проплыть под водой по крайней мере 50 метров и оставаться под водой не менее 90 секунд. Средний человек может усилием воли задержать дыхание на 40, пусть даже 50 секунд, но этого считалось мало для японского летчика. Мой собственный рекорд пребывания под водой составил 2 минуты 30 секунд.

Мы прыгали с подкидной доски сотни раз, чтобы улучшить наше чувство равновесия. Это должно было помочь управлять истребителем при выполнении фигур высшего пилотажа. Была особая причина уделять повышенное <sup>[295]</sup> внимание прыжкам, потому что как только инструкторы почувствовали, что мы освоились с доской, нам приказали прыгать с вышки на твердую землю! Во время прыжка мы должны были совершить 2 или 3 сальто и приземлиться на ноги. Разумеется, кое-кто ошибался, и это приводило к роковым последствиям.

Акробатика составляла важную часть нашей физической подготовки, и все требования инструкторов следовало выполнять, иначе отчисление было неизбежно. Хожение на руках считалось делом совершенно обычным. Нам приходилось учиться стоять на голове, сначала по 5 минут, потом по 10, пока многие курсанты не научились стоять так по 15 минут и более. Лично я сумел довести личный рекорд продолжительности стояния на голове до 20 минут. В это время мои товарищи раскуривали сигареты и вкладывали мне в рот.

Разумеется, эти цирковые трюки были далеко не единственным, что от нас требовали. Однако они позволяли нам развить удивительное чувство равновесия и мышечной координации. Эти качества многим позднее не раз спасали жизнь.

Каждый курсант в Цутиуре обладал исключительно зорким зрением. Но это было минимально необходимое требование. Каждый

подходящий момент использовался для тренировки периферического зрения. Мы учились различать удаленные предметы даже при беглом взгляде. Короче говоря, отрабатывали то, что должно было дать нам преимущество перед вражескими пилотами.

Одним из наших любимых состязаний было попытаться увидеть наиболее яркие звезды в дневное время. Это очень сложно, и для этого нужно обладать исключительно острым зрением. Однако наши инструкторы утешали нас тем, что заметить вражеский истребитель с расстояния нескольких тысяч метров ничуть не легче, чем увидеть звезду днем. А пилот, который первым заметит противника и начнет маневрировать, чтобы выйти на исходную позицию для атаки, получит в бою решающее преимущество. <sup>[296]</sup> С помощью долгих тренировок мы стали настоящими асами в охоте на звезды. А затем нам пришлось двигаться дальше. Когда мы замечали какую-то звезду, то отводили глаза в сторону и моментально поворачивались назад, чтобы определить, сможем ли мы ее увидеть немедленно. Вот из таких мелочей и складывается летчик-истребитель.

Лично мне все эти упражнения очень помогли, хотя они могут показаться странными тем, кто незнаком с напряженной, меняющейся каждую секунду обстановкой смертельного воздушного боя. Насколько я помню, из моих более чем 200 столкновений с вражескими самолетами, исключая 2 маленькие помарки, вражеские истребители ни разу не захватили меня врасплох. К тому же я не потерял ни одного из своих ведомых от вражеских атак.

Пока мы учились в Цутиуре, все свободное время мы посвящали попыткам найти методы улучшить свою реакцию и добиться точности движений. Любимым упражнением было поймать рукой муху на лету. Наверное, в это время мы выглядели глупо, размахивая руками в воздухе. Но уже через пару месяцев муха, рискнувшая пролететь перед лицом любого из нас, встречала свой неминуемый конец. Способность к резким и точным движениям исключительно важна, когда сидишь в тесной кабине истребителя.

Эти старания улучшить свою реакцию помогли мне совершенно неожиданным образом. Мы вчетвером гнали на машине со скоростью 60 миль/час по узкой дороге, когда водитель потерял управление, и машина вылетела за обочину. Мы все дружно распахнули дверцы машины и вылетели наружу. Каждый получил свою порцию синяков и царапин, но ни один человек серьезно не пострадал, хотя автомобиль был разбит вдребезги. [297]

#### ГЛАВА 4

25 курсантов, в том числе и я сам, составили 38-й выпуск класса унтер-офицеров в Цутиуре, закончив обучение в 1937 году. Я был назван лучшим курсантом года и получил в качестве награды серебряные часы от императора.

Эти 25 человек — все, что осталось от 70 курсантов, выбранных среди 1500 претендентов. Мы прошли обширную и суровую подготовку. Однако прежде чем нас направили в Китай, где в июле 1937 года начались боевые действия, нам пришлось пройти курс дополнительной подготовки в строевых эскадрильях.

Хотя нас готовили очень тщательно, несколько человек из моей группы были сбиты еще до того, как сами успели одержать хотя бы одну победу. Даже я, несмотря на свой необычайный талант пилотирования, мог встретить смерть в первом же бою, если бы мой противник действовал хотя бы чуть более агрессивно. Следует прямо признать, что в своем первом бою я действовал неуклюже и робко, и только поддержка моих товарищей и недостаток мастерства у противника спасли тогда мою жизнь.

Для меня воздушный бой всегда был трудной и утомительной задачей, которая вызывала почти невыносимое напряжение. Даже после того, как я провел несколько боев и уже сбил несколько вражеских самолетов, я всегда выходил из воздушной свалки весь взмокший. Всегда сохраняется минимальный шанс совершить незаметную ошибку, которая означает погребальный костер. Вы [298] можете блестяще выполнять все фигуры высшего пилотажа,

виражи, петли, бочки, иммельманы, пике, свечи — но одна-единственная мизерная ошибочка ставит крест. Из 25 человек, закончивших училище вместе со мной, в живых остался я один. Долгая и тяжелая воздушная война, которая в первые дни складывалась исключительно благоприятно для нас, постепенно превратилась в жуткий кошмар, когда нам приходилось сражаться против неуклонно нарастающих сил противника, сражаться без всякой надежды на успех.

В 1930-х годах японский флот готовил примерно 100 летчиков каждый год. Очень жесткий отбор и практика постоянных отчислений приводила к тому, что несколько тысяч вполне квалифицированных курсантов сокращались до 100 и менее подготовленных пилотов. Если бы флот имел дополнительные средства для развертывания программы обучения и хоть немного облегчил просто невыносимые условия подготовки летчиков, я думаю, что наше положение в годы Второй Мировой войны было бы значительно легче. Не сомневаюсь, что исход остался бы тем же самым, но безжалостное истребление нашей авиации, которое происходило в последние 2 года войны, вряд ли повторилось бы. Только после начала войны на Тихом океане постепенное сокращение числа опытных пилотов подтвердило необходимость срочно организовать поставку пополнений, что вынудило флот пересмотреть систему обучения летчиков. Но было уже поздно. Квалификация пилотов, подготовленных в годы войны, была, в лучшем случае, сомнительной. Я твердо знаю, что 45 курсантов, исключенных из моего класса в Цутиуре, значительно превосходили летчиков, прошедших военную программу обучения.

После окончания училища мы были распределены по различным эскадрильям для прохождения строевой учебы. Я был отправлен на авиабазы ВМФ Оита и Омура, расположенные на севере Кюсю. И здесь, и там проводилась подготовка к полетам с наземных аэродромов и с <sup>[299]</sup>авианосцев. Мое знакомство с пилотами авианосной авиации стало для меня потрясением. Их владение



высшим пилотажем было просто поразительным. Я сомневался, что все мое искусство, приобретенное за годы тренировок, позволило бы мне хотя бы приблизиться к ним.

Особенно трудным для меня оказалось освоить посадку на авианосец. После месяца изнурительной отработки заходов и касаний, касаний и новых заходов, повторов и повторов мне удалось преодолеть все проблемы. Но самым странным в результате оказалось то, что я ни разу в жизни не действовал с авианосца в бою. Все мои боевые вылеты до последнего были совершены с сухопутных аэродромов.

После 3 месяцев интенсивной подготовки на авианосце и береговых аэродромах я получил приказ прибыть на авиабазу Гаюсюнь на Формозе, которая тогда принадлежала Японии. Темп жизни резко изменился. Китайская война уже бушевала с неослабной яростью на всем огромном фронте. Поэтому совершенно не удивительно, что срочно потребовались летчики-истребители, даже такие зеленые, каким был я в то время.

С Формозы я был направлен в Цзюцзян<sup>[2]</sup> на юго-востоке Китая, и в мае 1938 года я впервые побывал в бою. Впрочем, мой боевой дебют нельзя назвать удачным. Командир авиаполка «Цзюцзян» не допускал молодых пилотов к регулярным боевым вылетам, так как опасался, что их неопытность будет слишком бросаться в глаза на фоне действий ветеранов, давно воевавших в Китае. Поэтому в течение нескольких дней я летал только на штурмовку, поддерживая действия армии. Эти вылеты вряд ли были опасными. Японская армия громила противника на земле, а сопротивления в воздухе китайцы практически<sup>[300]</sup> не оказывали. Прошло несколько недель, и я потихоньку начал возмущаться тем, что меня используют только в роли штурмовика. Я был энергичен и честолюбив, я гордился своим званием морского летчика 2 класса и был полон решимости доказать свою отвагу в бою с вражескими самолетами. 21 мая, наконец-то, я с радостью увидел свое имя в списке 15 летчиков-истребителей, которые на следующий день должны были совершить вылет в район

Ханькоу. Этот вылет вполне мог завершиться боем, так как в Ханькоу в то время находилась главная авиабаза националистического Китая.

В 1938 году истребитель «Зеро», с которым я позднее отлично познакомился, еще не поступил на вооружение строевых эскадрилий. Мы летали на истребителе Мицубиси «Тип 96», который союзники позднее называли «Клод». Это была тихоходная машина с малым радиусом действия. Она имела неубирающееся шасси и открытый кокпит.

Наши 15 истребителей вылетели из Цзюцзяна рано утром 22 мая. Построившись 5 клиньями, мы начали набирать высоту. Видимость была прекрасной. 90 минут полета от нашего аэродрома на северо-запад к Ханькоу больше всего напоминали безмятежный учебный полет. Ни один перехватчик не поднялся, чтобы атаковать нас, ни одно зенитное орудие не выстрелило нам вслед. С трудом верилось, что внизу идет война.

С высоты 10000 футов аэродром Ханькоу выглядел совершенно обманчиво. Яркая зеленая трава сверкала под утренним солнцем, и больше всего вражеская авиабаза походила на отлично ухоженное поле для гольфа. Но истребители не используют никакие спортивные сооружения, а те три точки, которые скользили над землей, набирая высоту, направлялись навстречу нам и были вражескими истребителями.

Совершенно неожиданно они оказались на одной высоте с нами и сразу стали большими, черными и грозными. Без всякого предупреждения — я, во всяком случае, этому поразился — один из вражеских самолетов покинул <sup>[301]</sup> строй и с угрожающей скоростью бросился на меня. Все грандиозные планы, которые я строил на первый бой, моментально испарились. Я почувствовал, что все мои мускулы внезапно напряглись. Мне неприятно вспоминать об этом сегодня, я буквально затрясся от возбуждения и испуга, поняв, что вражеский самолет выбрал **меня** в качестве цели!

Я часто думаю, что в тот момент действовал просто глупо, и читатель может со мной согласиться. Однако я должен напомнить,

что наши умственные способности на высоте 10000 футов после продолжительного полета в условиях недостатка кислорода слегка притупились, и мы были совсем не теми, что на земле. На этой высоте воздух разрежен, и потому в мозг поступает меньше кислорода. Рев мотора в открытой кабине просто оглушителен, как и свист ледяного ветра, проносящегося мимо лобового стекла. Но при всем этом пилот не должен ни на секунду ослаблять внимание. Я постоянно вертел головой, оглядываясь во всех направлениях, чтобы не быть застигнутым врасплох, работал ручкой управления, педалями руля, сектором газа, внимательно следил за приборами. Короче говоря, я окончательно перестал соображать!

Но на помощь мне пришли привычки, вколотенные за период обучения. В бою следовало любой ценой выполнять самый главный приказ: «Всегда держись в хвост головному истребителю своей тройки». Судорожными движениями я потуже затянул ремешки своей кислородной маски (запаса кислорода хватало только на 2 часа, поэтому мы пользовались маской лишь в бою на высотах более 10000 футов) и толкнул сектор газа вперед до упора. Мотор в ответ обиженно взревел, и истребитель буквально прыгнул вперед. В воздухе вокруг меня замелькали какие-то предметы, это остальные японские пилоты рванули ручки сброса подвесных баков. А я совершенно забыл избавиться от этого огнеопасного предмета, висящего под моим фюзеляжем. Моя рука тряслась, и я промахивался мимо ручки сброса бака. Я был самым последним, кто от него избавился. [302]

Я совершенно растерялся. Все, что я делал, я делал неправильно. Я забыл все основные правила воздушного боя. Я не видел ни одного вражеского самолета и не мог сказать: стреляют по мне или нет. Все, что я видел — это хвост своего ведущего. В отчаянии я вцепился в него, и со стороны, наверное, казалось, что наши истребители были связаны невидимым канатом.

Наконец я занял позицию, предписанную ведомому — сзади и чуть сбоку от ведущего, и тогда начал постепенно приходить в себя. Я

больше не крутился в кабине, как слепой. Сделав глубокий вдох, я осмелился посмотреть влево. И вовремя! Два вертких вражеских истребителя мчались прямо на мой самолет. Это были И-16 русской постройки, которые имели убирающееся шасси. Их мотор был гораздо мощнее мотора «Клода», и потому И-16 были быстрее и маневреннее.

И я снова опозорился. Можно сказать, что в эти секунды мне повезло родиться второй раз. Мои руки беспорядочно дергались, я просто не знал, что мне делать. Вместо того чтобы отвернуть в сторону или изменить высоту, я просто продолжал лететь по прямой. По всем законам воздушной войны меня должны были сбить в этот момент. Но совершенно неожиданно оба русских истребителя отвернули в сторону как раз в тот момент, когда я должен был оказаться у них на прицелах. Я просто не мог поверить в свое чудесное спасение!

Но ответ оказался предельно простым. Предполагая, что я потеряю голову в своем первом бою — как и произошло! — командир звена приказал одному из опытных пилотов прикрывать меня сзади. Именно он заставил вражеские самолеты отвернуть, так как бросил свой истребитель в крутой вираж и устремился на них.

А вот я все еще не мог сделать ничего разумного. Я выскочил из смертельной ловушки и теперь летел неведомо куда, ничего не видя и не замечая. Я даже не понял, что в результате своих хаотичных маневров оказался в 450 ярдах позади одного из русских самолетов. Я просто <sup>[303]</sup> сидел в кабине и пытался успокоить сам себя, чтобы сделать хоть что-либо вообще. Наконец я вышел из столбняка и посмотрел вперед.

Русский истребитель маячил у меня на прицеле, и тогда я нажал гашетку. Ничего не произошло. Я дергал гашетку и стучал по ней, проклиная заклиненные пулеметы. Лишь потом я заметил, что вступил в бой с вражескими самолетами, так и не сняв пулеметы с предохранителя.

Унтер-офицер, летевший слева от меня, потерял терпение, глядя, как я мечусь по кабине. Он бросил свой самолет вперед и дал очередь по удирающему врагу. Пули пролетели мимо вражеского истребителя, который резко отвернул вправо и проскочил всего в 200 ярдах от меня. Но теперь я был готов и тоже нажал на спуск. Пулеметы выплюнули порцию свинца, но тоже мимо. Я упустил еще одну блестящую возможность.

Но теперь я поклялся сбить русский истребитель, даже если для этого придется протаранить его. Я дал полный газ и начал сближаться с ним. Вражеский пилот бросал свою машину из стороны в сторону, выполнял змейки, и каждый раз удачно уклонялся от моих очередей. Его резкие повороты и попытки поймать меня на прицел были неожиданно неуклюжими. Его собственные очереди безвредно вспарывали воздух далеко от меня. На самом деле у вражеского пилота не было ни одного шанса. Я не подозревал об этом, но несколько «Клодов», которые кружили над нами, были готовы в любой момент спикировать на русский истребитель, если вдруг я окажусь в опасной ситуации.

Противник это понимал, а потому сосредоточил все усилия на попытках спастись самому, а не на том, чтобы сбить меня. И свою задачу он выполнил. Я сделал крутой вираж, увидел И-16 всего в 150 ярдах перед собой и всадил очередь ему прямо в мотор. В следующий момент из вражеского истребителя повалил жирный черный дым, и он посыпался вниз. Лишь когда И-16 взорвался, упав на землю, я сообразил, что истратил все боеприпасы, что делать <sup>[304]</sup> было настрого запрещено. Каждый летчик-истребитель должен сохранить сколько-то патронов на обратный путь, если вдруг он столкнется с вражескими истребителями.

Я начал судорожно оглядываться, пытаюсь увидеть своих товарищей, и мое сердце замерло, когда я обнаружил, что остался совершенно один. Я оторвался от группы. Моя победа оказалась сущей пародией, так как мои товарищи подали мне ее на блюдечке с голубой каемочкой, а я потерял их, гонясь за русским истребителем.

Я сгорал от унижения, вспомнив свои глупые действия, и чуть с трудом сдержал слезы. Наконец я пришел в себя и осмотрелся еще раз. Лишь теперь я заметил 14 истребителей «Клод», летевших в сомкнутом строю. Они терпеливо ожидали, пока я присоединюсь к ним. Я думаю, что еще через 5 минут я просто расплакался бы от стыда.

Когда мы приземлились в Цзюцзяне, я вылез из кабины совершенно измученный. Мой командир звена прибежал к моему самолету, пылая от ярости. Он орал: «Сакаи! Из всех ...! Ты поганый козел, Сакаи! Просто чудо, что ты все еще жив! За всю свою жизнь я не видел более идиотского пилотирования! Ты...» Он задохнулся от злости и замолчал. Я уставился в землю, даже не пытаясь возражать. Я сильно опасался, что он потеряет остатки самообладания и набросится на меня с кулаками. Однако он как-то сумел сдержаться.

Командир сделал самое худшее, что мог придумать. Он просто повернулся ко мне спиной и ушел. [305]

## ГЛАВА 5

Мне и сегодня неизвестно, кем был по национальности вражеский пилот, управлявший китайским истребителем русской постройки. Были все основания предполагать, что русские «добровольцы» перегоняли советские самолеты через границу, но мы ни разу не нашли в обломках сбитого самолета тело русского пилота.

Наш флот имел достоверные доказательства того, что в китайских ВВС воевали летчики «Иностранного легиона». Это были люди самых разных национальностей, которые летали на разнотипных истребителях, так как мы сталкивались не только с русскими самолетами, но и американскими, английскими, немецкими и другими. Впрочем, изредка на этих самолетах летали китайские националисты.

Мы точно узнали, что на одном истребителе американской постройки летал американский же пилот, когда этот самолет разбился недалеко от Шанхая. Наши солдаты сразу прибыли на место

катастрофы и вернулись с телом пилота. По обнаруженным документам установили, что пилот был американцем.

Моя победа над советским истребителем помогла стереть воспоминания о моих плохих действиях. На следующий день я сразу нарисовал синюю звездочку на фюзеляже своего истребителя «Клод», теперь на борту истребителя красовались 6 звезд. Японские пилоты, особенно унтер-офицеры, не летали постоянно на одном и том же <sup>[306]</sup> самолете. На базе имелось более чем достаточно самолетов, и мы брали любую машину, только чтобы вылететь в назначенное время. Не раз и не два это помогало неопытному пилоту. Вражеский летчик, заметив на фюзеляже десяток или более звезд, предпочитал не вступать в схватку с «грозным асом».

Конфликт в Китае был неправильной войной. В наших вооруженных силах его даже не называли «войной», все говорили о Китайско-японском инциденте. Я полагаю, точно такая же ситуация сложилась в Америке, когда США бросили крупные силы в Корею. Американский конгресс не объявлял войну официально, и это считалось «полицейской акцией». Задолго до этого наше правительство действовало точно таким же образом. Мы не стали объявлять войну, поэтому все ограничилось «инцидентом».

Как только стало выгодно, мы создали марионеточное правительство во главе с генералом Ван Цзин-Веем, видным китайским лидером, который открыто порвал с Гоминьданом генералиссимуса Чан Кай-Ши. Однако самым удивительным аспектом этого конфликта была жестокая борьба, развернувшаяся между Гоминьданом и Коммунистической партией. При каждом удобном случае коммунисты нападали на войска националистов, которые отступали под ударами нашей армии.

Для борьбы с японцами на суше Китай располагал огромными армиями из миллионов солдат, которые во много раз превосходили наши войска. Однако колоссальное численное превосходство редко приносило пользу китайцам, так как их войска были слабо подготовлены и плохо вооружены. Раз за разом дикие орды

противника нападали на наши отлично снаряженные войска и тут же откатывались, понеся чудовищные потери. Даже материальная помощь союзников, которые доставляли оружие через Бирму, Монголию и Синьцзян, не помогала ликвидировать качественное неравенство. Разумеется, эти поставки поддерживали врага. Именно они позволили <sup>[307]</sup> Чану в относительном порядке отступить к Чунцину, но ни разу даже иностранное оружие и техника не помогли китайцам начать серьезное наступление против нас. Это была односторонняя война до самой капитуляции Японии перед союзниками в августе 1945 года.

Однако все это не означает, что Япония покорила, или хотя бы пыталась покорить многочисленное население Китая, либо оккупировать его обширную территорию. Это было просто физически невозможно. Вместо этого наши войска занимали ключевые города в стратегически важных районах, перерезали вражеские коммуникации, а потом накладывали контрибуцию на миллионы китайских крестьян, оказавшихся во власти японских оккупационных сил.

За пределами этих огражденных стенами крупных городов жуткая смерть ожидала любого японца. Передвигаться по стране могли только крупные войсковые соединения. Партизаны Чана, так же, как и китайские коммунисты, устраивали засады буквально повсюду и стремились уничтожать тех солдат, которые попадали к ним в руки. Наши офицеры также прекрасно понимали, что китайские чиновники в оккупированных городах, несмотря на всю лесть и демонстрируемое желание сотрудничать, на самом деле поддерживают постоянную связь с бандами партизан, кочующими по сельской местности и горам. Во многих случаях такие контакты осуществлялись с прямого согласия японского командования!

Это действительно была странная война.

Много раз я вылетал для поддержки наших пехотных частей и с удивлением разглядывал картину, разворачивающуюся внизу. Я видел китайских фермеров, которые трудятся на своих полях, не



обращая внимания на яростные рукопашные схватки или ожесточенные перестрелки между японскими и китайскими солдатами, происходящими совсем неподалеку. Несколько раз я летал над улицами городов, осажденных нашими войсками и подвергающихся сильнейшему артиллерийскому обстрелу. На <sup>[308]</sup> этих улицах лавки продолжали торговать «как обычно», хотя по мостовой рекой текла кровь китайских солдат, удерживающих город.

Впрочем, для японских авиационных частей война в Китае была не слишком трудной. Война в воздухе складывалась в нашу пользу. Через 16 месяцев после моего прибытия в Цзюцзян наши войска далеко продвинулись вглубь вражеской территории, и мы получили в свое распоряжение относительно неплохие сооружения аэродрома Ханькоу. Вся наша часть перебазировалась туда.

К этому времени японские газеты в цветах и красках описали мою первую победу над вражеским истребителем. Пришло письмо от моей матери, пронизанное гордостью за меня. Ее слова бальзамом пролились мне на душу. Не меньший интерес представляло письмо Хацуо Хирокава, дочери моего дяди, которой исполнилось уже 16 лет. «Недавно моего папу назначили почтмейстером в Току-симу на острове Сикоку. Теперь я учусь в Высшей женской школе Токусимы. Как ты легко можешь представить, она сильно отличается от токийской. Твое письмо потрясло меня. Оно доставило большую радость всем моим одноклассницам. Каждый день мы открываем газеты в надежде найти новое сообщение о тебе. Мы хотим быть уверенными, что не пропустили ни одного известия о наших воздушных победах в Китае.

Я хотела бы, Сабуро, познакомить тебя со своей лучшей подругой здесь, в Токусиме. Это Микико Ниори. Микико самая красивая девушка в нашем классе и самая умная. Ее отец — профессор в колледже в Кобе. Из всех одноклассниц, которым я показывала твое письмо, на нее оно произвело самое большое впечатление, и она просила меня познакомить вас».

В письмо была вложена фотография Хацуо и Микико, стоящих рядом, а также письмо девушки, которую я ни разу не видел. Она действительно была такой хорошенькой, как говорила Хацуо. Мне было интересно читать ее красочное описание города и рассказ о ее семье. [309]

Письма из дома очень меня обрадовали, и теперь я даже начал напевать во время работы. Я помню этот день совершенно отчетливо. 3 октября 1939 года. Я только что кончил читать почту и теперь чистил пулеметы на своем самолете. На аэродроме царили мир и покой. О чем беспокоиться? Мы громили китайцев и иностранных пилотов каждый раз, когда встречали их в воздухе.

Внезапно тишину нарушили громкие вопли с вышки управления полетами. И совершенно внезапно, без всякого предупреждения, воздух потряс ужасный грохот. Земля начал подпрыгивать и трястись, ударная волна больно ударила по ушам. Кто-то взвизгнул, хотя это уже и не требовалось: «Воздушный налет!» А затем завывли сирены, хотя это предупреждение явно запоздало.

Времени размышлять у нас уже не было, следовало попытаться добежать до убежища. Грохот взрывающихся бомб слился в один сплошной гул. Над аэродромом поднялось облако дыма, я слышал свист разлетающихся в разные стороны осколков. Несколько других пилотов вместе со мной помчались из мастерской к убежищу. Я низко пригибался, чтобы не попасть под летящие осколки, и шлепнулся на землю между двумя большими водяными цистернами. И очень вовремя. Вскоре хранилище пулеметных лент со страшным грохотом взлетело на воздух в облаке дыма и огня. Затем серия бомб легла поперек аэродрома. Взрывы больно ударили по ушам и засыпали нас землей.

Если бы я упал на землю хотя бы на секунду позже, это наверняка стало бы концом. Когда бомбы кончили рваться, я поднял голову и посмотрел, что же происходит. Сквозь непрерывный грохот разрывов по всему аэродрому слышались отчаянные крики и стоны. Люди, лежавшие вокруг меня, получили ранения. Я пополз было к

ближайшему пилоту, но тут внезапно тело резанула сильная боль. Я торопливо ощупал себя и понял, что брюки пропитались кровью. Хотя боли была ужасной, раны, к счастью, оказались неглубокими. [310]

А затем я совершенно потерял голову. Я вскочил на ноги и снова побежал. На этот раз я помчался к взлетной полосе, то и дело опасливо поглядывая в небо. Над головой я заметил 12 бомбардировщиков в четком строю, которые описывали широкий круг на высоте по крайней мере 20000 футов. Это были русские двухмоторные бомбардировщики СБ, основные бомбардировщики китайских ВВС. Было бы бессмысленно отрицать смертоносную, эффективность их внезапной атаки. Нас застигли врасплох. Ни один человек ни о чем не подозревал, пока бомбы со свистом не полетели вниз. Когда я осмотрел аэродром, то испытал сильное потрясение.

Большинство из 200 армейских и флотских бомбардировщиков, выстроенных крыло к крылу на длинных рулежных дорожках, теперь пылало. Высокие столбы пламени поднимались, когда взрывались топливные баки, в воздух летели огромные клубы дыма. Те самолеты, которые еще не горели, были изрешечены множеством осколков, из пробитых баков струями хлестал бензин. Огонь перекидывался с самолета на самолет, с жадностью пожирая бензин. И вот бомбардировщики и истребители, один за другим, охватывало пламя. Бомбардировщики взрывались, словно петарды, истребители горели, как коробки спичек.

Я побежал вокруг горящих самолетов, словно спятил, отчаянно пытаюсь найти хоть один целый истребитель. Каким-то чудом несколько «Клодов», стоявших отдельно, избежали уничтожения. Я прыгнул в кабину самолета, запустил двигатель и, не дожидаясь, пока он прогреется, повел истребитель по дорожке.

Бомбардировщики постепенно набирали высоту, но мой более скоростной истребитель понемногу догонял их. Я двинул сектор газа вперед до упора, выжимая каждую каплю скорости из обиженно ревущего «Мицубиси». Через 20 минут после взлета я почти

поравнялся с вражескими самолетами, поднявшись на такую высоту, что уже мог открыть огонь по их незащищенным животам. [311]

Меня совсем не волновало то, что я пилотировал единственный истребитель, находящийся в воздухе. Мне было ясно, что слабо вооруженный «Клод» не может представлять серьезную угрозу для 12 бомбардировщиков. Внизу подо мной находился город Ичан, который все еще удерживали китайские войска. Если меня собьют здесь, и если я спасусь из падающего самолета, меня ждет верная и страшная смерть от рук солдат Чана. Но я, не колеблясь, пошел в атаку. Именно потому, что я был воспитан в самурайских традициях, лишь одна мысль владела мной — нанести противнику как можно более тяжелые потери.

Я догонял их сзади и пока был чуть ниже замыкающего бомбардировщика. Противник меня заметил, о чем сообщили замигавшие огоньки пулеметных выстрелов. Но вражеский стрелок не сумел попасть в «Клод», и я сблизился, насколько это было возможно, после чего открыл огонь по левому мотору самолета. Когда я проскочил мимо и оказался выше бомбардировщика, то заметил дым, который повалил из обстрелянного мной мотора. Бомбардировщик покинул строй и начал терять высоту. Я развернулся и спикировал на него, чтобы добить его. Но я так и не успел это сделать. Уже когда я толкнул ручку вперед, то вспомнил, что нахожусь по крайней мере в 150 милях западнее Ханькоу. Дополнительная погоня за бомбардировщиком означала, что мне просто не хватит топлива, чтобы вернуться на базу. Мне придется садиться на вражеской территории.

Если ты рискуешь жизнью в бою — это одно, если ты просто так ставишь под удар и себя, и самолет — это совсем другое. Продолжать атаку было бы самоубийством, пока не было необходимости применять крайние меры. Я повернул домой. Дотянул русский бомбардировщик до своего аэродрома или нет, я, конечно же, не знаю. Но самое худшее, что грозило его экипажу — вынужденная посадка среди своих.

Вернувшись в Ханькоу, я понял, что 12 бомбардировщиков нанесли базе просто чудовищный ущерб. Почти <sup>[312]</sup> все наши самолеты либо сгорели, либо были разбиты. Командир базы потерял левую руку, несколько его офицеров, многие летчики, техники и механики либо погибли, либо получили ранения.

Я забыл о своих собственных ранах. Горячка погони и лихорадка боя заставили временно забыть о боли. Но я сделал всего пару шагов от самолета и повалился на землю.

Раны заживали медленно. Через неделю, когда я все еще валялся в госпитале, я получил письмо от Хацуо, с известием не менее ужасным, чем разгром аэродрома противником.

«Мне очень-очень тяжело писать это письмо. Но у меня для тебя ужасная новость. Моя дорогая подруга Микико погибла в дорожной аварии 3 октября. Я просто плачу, когда пишу это. Я потрясена до глубины души. Я почти рассердилась на бога. Почему, почему такая чудесная девушка, как Микико, должна умереть в 16 лет, причем без малейшей вины со своей стороны. Я ненавижу сама себя за то, что должна сообщить об этом тебе, летчику истребителю, который сейчас сражается. Но кто еще сделает это...»

В письме Хацуо лежал заклеенный конверт от матери Микико. Она писала:

«Несчастливая Микико вместе с Хацуо-сан рассказывала нам о вас каждый день. Она с тревогой ждала вашего ответа на письмо, которое она отправила через Хацуо-сан. Но ваше чудесное письмо пришло только в день похорон Микико. О, как бы она была счастлива, если бы сумела прочитать его до своей смерти. Она была чудесной дочерью, доброй, красивой, настоящим ангелом!

Может быть, именно поэтому всемогущий бог забрал ее так рано. Я не знаю. Я плачу целыми днями. Я знаю, вам будет приятно узнать, что ваше письмо помещено в ее урну и отправилось вместе с ней на небеса. Пожалуйста, примите глубочайшую благодарность мою и моего мужа за то, что вы написали ей. Мы будем молиться, чтобы дух Микико защитил вас в небесах от вражеских пуль». <sup>[313]</sup>

Я не знал, что думать. Я был просто оглушен и потерял способность рассуждать. Через несколько часов, лежа на своей кровати и глядя в потолок, я начал сочинять длинное письмо матери Микико, пытаюсь выразить свое сочувствие ее страшной потере. В это письмо я вложил небольшую сумму денег, чтобы семья возложила дары на могилу девушки, как это положено по древним обычаям.

В течение нескольких дней я страстно желал попасть домой, чтобы увидаться с семьей, поговорить с матерью, братьями и сестрами.

Мне не пришлось слишком долго ждать возвращения в Японию. Через 2 дня я получил приказ в порядке ротации отправиться в авиаполк «Омура». Эта авиабаза находилась совсем рядом с моей деревней. Мой отъезд вряд ли можно назвать торжественным. Командир летного состава с каменным лицом предупредил меня: «По соображениям военной тайны вы не должны никому в Японии рассказывать о катастрофе. Понятно?»

Я ответил: «Так точно. По соображениям военной тайны я не должен никому в Японии рассказывать о катастрофе». Затем я козырнул и отправился на аэродром, чтобы занять место в транспортном самолете, который должен был доставить меня домой. [314]

## ГЛАВА 6

Я вернулся на базу Омура в мрачном расположении духа. Сокрушительная атака нашего аэродрома, во время которой погибли много моих близких друзей, смерть Микико, мои собственные раны привели меня в подавленное состояние. Более того, хотя авиабаза была недалеко от моего дома, я не получил разрешения навестить семью, пока мои раны не заживут окончательно.

Я с опасением ждал первой встречи с командиром летного состава Омуры. Когда я прибыл сюда в прошлом году, его презрение и недружелюбие по отношению к курсантам проявлялись совершенно открыто. Но когда я вытянулся по стойке смирно перед его столом, к

моему огромному удивлению, капитан 2 ранга широко улыбнулся. Несколько секунд он смотрел на меня, разглядывая мой мундир, мое лицо, мои глаза, которые смотрели строго по уставу прямо вперед. Однако он просто сиял! Я не знал этого, но новость о моей атаке в одиночку 12 русских бомбардировщиков, хотя она и не закончилась успехом, уже стала известна в Японии. Я больше не был для капитана 2 ранга ничтожным курсантом, на которого следует орать. Он сообщил мне, что я могу остаться в Омуре, чтобы спокойно отдохнуть. Какое-то время меня даже не будут привлекать к несению службы. Такой поворот событий просто ошарашил меня. Нигде и никогда с рядовым составом еще так не обращались. <sup>[315]</sup>

Уже в столовой я сообразил, что мои полеты в Китае, сбитый самолет и атака русских бомбардировщиков превратили меня в маленького героя для курсантов, обучавшихся на этой базе. Было странно и приятно видеть, как люди собираются вокруг меня, чтобы послушать рассказы о воздушной войне на Азиатском материке.

В течение недели я отдыхал и отсыпался, что мне было очень нужно, а также следил за учебными полетами курсантов. Затем я получил письмо от девушки, имя которой мне было незнакомо. Фудзико Ниори писала мне:

«Я сестра Микико, и я хочу воспользоваться случаем от всего сердца поблагодарить вас за ваше письмо моей матери и также за ваши теплые слова и отношение к моей младшей сестре. Ваше письмо стало для нашей семьи лучом солнца в пучине, куда мы погрузились после смерти Микико. Я не стыжусь признаться, что все мы плакали, когда Микико ушла от нас туда, где она будет более счастливой.

Я должна признаться, что до того, как прочитала ваше письмо, была уверена, что все летчики-истребители интересуются только войной, что все они грубые, бесчувственные люди. Ваше письмо полностью изменило мое мнение. Если вы позволите, я искренне хотела бы стать вашим другом, особенно в память о моей сестре. Я буду совершенно счастлива, если вы сочтете возможным ответить на это письмо».

В конверт был вложен портрет Фудзико. Надо сказать, что эта 18-летняя девушка была еще симпатичнее, чем ее сестра.

Я сразу же написал ответ, рассказав, что получил в Китае небольшое ранение и сейчас вернулся в Японию для окончательного лечения. Я написал, что доктора пообещали мне, что вскоре я снова начну летать, и что я надеюсь увидеться с ней в ближайшем будущем.

Буквально через пару дней от нее пришло новое письмо. Фудзико подробно описала жизнь в городе Токусима на острове Сикоку, все события, происходящие там. В следующие <sup>[316]</sup> несколько месяцев у меня почти не было дел на авиабазе Омура, и я много времени проводил за письмами к Фудзико. Я много писал сам и по несколько раз перечитывал ее послания. Ее письма были написаны очень изящным слогом, и я гадал: сама ли девушка писала все это, или письма редактировала ее мать, что было довольно обычным делом.

В ноябре 1939 года я получил первое суточное увольнение за целый год, чтобы я мог посетить свою семью и повидать мать. Мои раны окончательно затянулись, и я был рад поехать домой. Путешествие на поезде занимало не более часа. Я знал, что дома уже созрел рис и началась жатва. К наступлению зимы поля должны быть убраны, но меня это уже не касалось. После того как я убрался из Китая, моя родная провинция казалась мне настоящим садом по сравнению с тамошней разрухой. И я любовался окрестностями во время поездки по железной дороге. Я смотрел на прекрасные горы Кюсю, поднимающиеся в небо, густые зеленые леса, искрящиеся на солнце реки.

Я не мог поверить своим глазам, когда шел по дороге к моему старому, маленькому домику. Во дворе собралась большая толпа, которая смотрела на дорогу. Как только люди заметили меня, они разразились приветственными криками. Я с удивлением увидел, что мою мать сопровождает не более не менее как сам староста деревни! Но не только этот почтенный господин вышел встречать меня. Почти все деревенские официальные лица толпились рядом, радостно размахивая руками.



Староста деревни громким голосом провозгласил: «Добро пожаловать домой, Сабуро, герой нашей скромной деревни!» Я был просто ошарашен. Я даже не мечтал ни о чем подобном! Я смутился и попытался объяснить старосте, что никакой я не герой, что я всего лишь унтер-офицер, который сумел сбить русский истребитель.

Он перебил меня: «Нет-нет, хватит скромничать. Это очень хорошее качество, но мы все прекрасно знаем, что тебя наградили серебряными императорскими часами за <sup>[317]</sup> успехи в морской летной школе, и что тебя считают одним из самых многообещающих летчиков страны!»

Я не мог вымолвить ни слова. Передо мной промелькнули события пятилетней давности, когда я уходил по этой же дороге, позор семьи и всей деревни, когда друзья детства поспешно отводили глаза, стыдясь меня. Разве подозревали все эти люди, как я беспорядочно метался в своей кабине в первом бою! Или как мой командир заходился от ярости, распекая глупца. А теперь... Все в прошлом! Это было поразительно.

Затем на маленьком дворике началось празднование. Были горы еды и множество бутылок рисовой водки сакэ. Я все еще не мог прийти в себя после оказанного мне торжественного приема, но моя мать отвела меня в сторону и прошептала: «Они были так добры к нам. Всю эту еду они собрали, чтобы отпраздновать твое возвращение! Не хмурься и не сердись. Будь вежливым, как ты это умеешь».

Присутствующие желали услышать обо всем, что происходило в Китае. Они постоянно требовали, чтобы я в мельчайших деталях рассказал о своем бое с русским истребителем и о том, как я атаковал строй русских бомбардировщиков. Было странно слышать, как эти старики, пользовавшиеся огромным уважением в нашей деревне, восхищались тем, что я сделал. Но самым чудесным были сияющие глаза моей матери, которые лучились гордостью за своего сына. Остальная моя родня, три брата и сестры, надели свои самые лучшие одежды. Они сидели, счастливые и улыбающиеся, и просто

любовались происходящим. У меня осталось совсем немного времени, чтобы переговорить с матерью. Праздник затянулся почти на всю ночь.

Когда гости разошлись, я понял, что наша семья осталась такой же бедной, как была, когда я поступил на службу во флот. Мать постаралась развеять мои страхи, заверив, что теперь вся деревня помогает ей в работе, а наши соседи просто не могут быть добрее. [318]

Во время службы в Китае большую часть своего жалования я отсылал домой семье. В Китае тратить деньги было просто негде. Я никогда не пил и мало интересовался девушками. Но существовали неписанные правила поведения пилотов, и я не хотел выделяться среди остальных.

Моя мать продолжила: «Сабуро, мы очень благодарны за то, что ты продолжаешь помогать нам, присылая домой свое жалование. Но я хотела, чтобы ты прекратил это. Ты присылаешь деньги, которые могут понадобиться тебе самому. Сейчас самое время подумать о самом себе. Ты должен начать откладывать деньги на свадьбу».

Я горячо запротестовал. Я сумел собрать довольно значительную сумму, но в обозримом будущем пока не собирался жениться. Внезапно я вспомнил Фудзико, от которой почти ежедневно получал письма. До меня вдруг дошло, что если бы я остался в деревне, а не поступил на флот и стал морским летчиком, то ее семья не позволила бы ей даже разговаривать со мной.

После возвращения в Омуру командир летного состава базы вернул меня в воздух. Я начал серию тренировочных полетов, чтобы восстановить навыки управления истребителем. В середине января 1940 года я нашел свое имя на доске объявлений в приказе, который сообщал, что я вместе с несколькими другими пилотами должен буду 11 февраля участвовать в показательном полете над большим промышленным городом Осака по случаю празднования Дня основания нации.

Я спешно написал письмо Фудзико, рассказав ей об этом. В своем ответном письме она спросила, где я остановлюсь в Осаке, так как

«мои родители и я сама хотим встретиться в этот день с тобой». Визит ее семьи! Это была высокая честь, так как им пришлось бы провести в дороге целый день, чтобы из Токусимы добраться в Оса-ку через Внутреннее море.

Показательный полет прошел отлично. С воздуха Япония выглядела прекрасной, чистые и аккуратные рисовые <sup>[319]</sup> и ячменные поля, ухоженные садики и парки. Я видел ребят, которых во дворах школ построили буквами слова «Банзай», когда наши самолеты пролетали над ними. Во второй половине дня все закончилось, и мы отправились в свои номера в гостинице в Осаке.

Едва я успел побриться и надеть свежий китель, как примчался один из унтер-офицеров и завистливо сообщил: «Пилот Сакаи! Выходите! Ваша невеста желает вас видеть!» Все расхохотались и начали шутить, а я покраснел и пулей выскочил из номера.

И тут я увидел Фудзико. Я замер на лестнице и просто смотрел на нее, затаив дыхание. Она была одета в красивое кимоно и ждала меня вместе с родителями в холле. Я едва мог говорить, и мне стоило больших усилий оторвать взор от девушки. Я даже начал заикаться.

Этим вечером семья Ниори повела меня, как гостя, в один из самых шикарных ресторанов Осаки. Раньше я в подобных местах не бывал!

Родителям Фудзико я понравился, они искренне ухаживали за мной. Но я не мог отделаться от немного неловкого чувства. Всем было ясно — им самим, Фудзико и мне, что меня рассматривают и изучают в качестве потенциального жениха. Еще больше беспокоило меня то, что семья Ниори была одной из самых известных в Японии. Они происходили из очень знатного самурайского рода, а отец Фудзико добился успеха, став профессором колледжа. Во время ужина я отказался от чашки сакэ, которую налил мне господин Ниори. Он улыбнулся и убеждал меня выпить до тех пор, пока я не сказал, что не пью вообще, потому что летчик-истребитель. Было заметно, что мой ответ понравился всем им.

Ночь пролетела слишком быстро, а утром мы попрощались и, как выяснилось, очень надолго. И хотя об этом никто не сказал, было понятно, что меня согласны принять в качестве будущего мужа.

Вернувшись в Омуру, я возобновил упорные тренировки. Закончилась весна, пролетело лето, а я все торчал <sup>[320]</sup> в Омуре, проклиная судьбу, которая держала меня в учебной части. Единственное, что утешало меня — частые письма от Фудзико. Они заставляли меня мечтать и надеяться.

Но вскоре мое настроение снова испортилось. Я получил письмо от товарища, который продолжал воевать в Китае. Он сообщил, что личный счет каждого из пилотов продолжает расти. Почти все они уже стали асами. Противник был настолько запуган, что безоговорочно отдал нам полное господство в воздухе. Но наконец пришла и хорошая новость — меня переводили на авиабазу Гаосюнь, расположенную на Формозе. Прошел уже целый год, как я вернулся из Китая, и я снова рвался в бой. К этому времени Гаосюнь стал крупной японской авиабазой, и перевод туда предвещал скорый переход во фронтовую эскадрилью.

Однако перед тем как улететь, я купил кое-что, о чем давно мечтал. Это была фотокамера «Лейка» с превосходным объективом, которая считалась лучшим фотоаппаратом в мире. Такую фотокамеру многие вряд ли сочли бы самой необходимой вещью, тем более, что ее цена равнялась моему трехмесячному окладу. Я потратил почти все свои сбережения, но все-таки был доволен. «Лейка» была прекрасным фотоаппаратом, настоящим бриллиантом. Я видел для нее особое применение. Наши истребители не имели фотопулеметов, к которым привыкли американские пилоты. А «Лейка» прекрасно подходила для съемок из кабины истребителя.

В Гаосюне меня ждал приятный сюрприз. На аэродроме я увидел непривычные новые истребители, отличавшиеся от знакомого «Клода», как небо от земли. Это были современные истребители Мицубиси «Зеро». «Зеро» взволновал меня, как ничто ранее. Даже на земле самолет казался прекрасным, он имел изящные обтекаемые

очертания. Наконец мы получили закрытый кокпит, мощный мотор, убирающееся шасси. Вместо 2 легких пулеметов новый истребитель нес две 20-мм пушки и два пулемета. [321]

«Зеро» почти вдвое превосходил по скорости и дальности полета «Клод». Самолет был очень чувствительным, он реагировал на каждое прикосновение к ручке управления. После получения этих новых чудесных самолетов мы не могли дожидаться встречи с противником.

Первое испытание новый истребитель прошел во время оккупации Французского Индокитая, когда он прикрывал нашу армию, занимающую ключевые города. Это означало беспосадочный перелет из Гаосюня на остров Хайнань. Для истребителя такое расстояние было просто немыслимо еще и потому, что практически весь полет проходил над океаном. Но мы выполнили его без всяких проблем. Это было просто удивительно, так как все привыкли к несчастным коротконогим «Клодам».

Сопротивления в воздухе не было. Мы просто патрулировали в воздухе над нашими войсками, движущимися по дорогам Индокитая. Исключая мелкие стычки на границах, которые, скорее всего, были просто недоразумением, наши войска двигались без всяких помех. Разумеется, «мирная» оккупация была результатом договоренности с местными французскими властями и потому не переросла в открытую войну.

Боевые испытания «Зеро» были отсрочены. В мае 1941 года в порядке ротации мы вернулись в Ханькоу и лишь тогда испытали их. Вернувшись в Китай, мы обнаружили, что вражеские пилоты растеряли весь свой боевой дух. Они больше не проявляли агрессивности и настойчивости в атаках, как те 3 русских истребителя, которые атаковали 15 «Клодов» в моем первом бою. Теперь вражеские пилоты старались при первой возможности удрать и принимали бой лишь в том случае, если им удавалась внезапная атака со стороны солнца. Их трусость вынуждала нас залетать все глубже на вражескую территорию, чтобы навязать им бой.

11 августа 1941 года я участвовал в одной такой операции. Это был 800-мильный беспосадочный перелет из Ичана в Ченду. Места были мне знакомы. Именно над <sup>[322]</sup> Ичаном, который тогда был в руках китайцев, я атаковал 12 русских бомбардировщиков.

Во время нашего вылета мы сопровождали 7 двухмоторных бомбардировщиков Мицубиси «Тип 1», которые в годы Второй Мировой войны стали известны как «Бетти». Вскоре после полуночи бомбардировщики вылетели из Ханькоу, а мы встретили их над Ичаном. Ночь была темной, и нашим единственным ориентиром оставалась поблескивающая река Янцзы, которая извивалась внизу в непроглядной черноте. Мы прилетели к аэродрому Пинсянь перед рассветом и начали кружить над ним, дожидаясь восхода. Наконец небо посветлело. Вражеские истребители так и не появились. Мы проследили, как командир группы покачал крыльями своего «Зеро» и начал пикировать. Это был сигнал к атаке.

Один за другим мы бросались с высоты на аэродром, где я заметил русские истребители, которые уже начали выруливать на взлет. Механики метались по всему летному полю, пытаясь укрыться в окопах.

Я вышел из пике на малой высоте, пристроившись за одним И-16, который уже начал разбегаться по полю. Это была прекрасная цель, и короткая пушечная очередь заставила самолет взорваться. Я промчался над всем аэродромом и пошел вверх, отворачивая вправо, чтобы повторить заход. Пулеметные трассы и разрывы снарядов мелькали со всех сторон, но неожиданно высокая скорость «Зеро» сбивала прицел вражеским зенитчикам.

Остальные «Зеро» пикировали поочередно и обстреливали взлетные полосы. Несколько русских истребителей загорелись или разбились. Я опять вышел из пике и поймал на прицел следующий самолет. Снова короткая пушечная очередь, и на земле мелькнул клубок пламени.

Больше не осталось ни одной цели, которую стоило обстреливать. Наша атака покончила со всеми самолетами на

аэродроме, ни один русский истребитель не успел взлететь. Они все горели и взрывались. Поднявшись на высоту 700 футов, мы заметили, что ангары и склады пылают<sup>[323]</sup> ничуть не менее ярко после атаки бомбардировщиков. Это была прекрасная работа. Мы были несколько разочарованы отсутствием сопротивления в воздухе и продолжали кружить на месте, надеясь, что поднимающиеся столбы дыма привлекут вражеские истребители.

Неожиданно 3 «Зеро» вышли из строя и помчались вниз. Далеко внизу я различил ярко окрашенный биплан, который буквально прижимался к земле. Наши 3 истребителя, подобно молниям, обрушились на него, осыпая пулями и снарядами, но безуспешно. Умелый вражеский пилот бросал свою машину вправо и влево, используя всю маневренность своего тихоходного самолетика, чтобы уклоняться от очередей. Наши истребители взмыли вверх, оставив биплан в покое.

Теперь настал мой черед. Я поймал биплан на перекрестие прицела и нажал гашетку. Однако он и теперь увернулся, так круто повернув влево, что даже маневренный «Зеро» не сумел повторить этот маневр. Еще один «Зеро» попытался атаковать его, и так же безуспешно. 5 наших самолетов металась взад и вперед, стараясь поймать на прицел верткого противника. Этот пилот был непревзойденным мастером. Его биплан казался призраком, он закладывал виражи, делал петли, змейки, перевороты. Он выписывал такие фигуры, которые казались просто невозможными. И мы никак не могли перехватить его очередь.

Но внезапно мы оказались рядом с небольшим холмом к западу от Ченду. Пилоту биплана пришлось переваливать через этот холм, и его самолет сделал замедленную бочку. Он допустил всего одну ошибку, но эта ошибка оказалась для пилота роковой. Брюхо биплана мелькнуло у меня на прицеле, и снаряды вспороли его точно в районе кокпита. Биплан беспорядочно закувыркался вниз, и еще один «Зеро» всадил уже ненужную очередь в самолет, которым управлял мертвец. Он врезался в холм и взорвался.

Это была моя вторая победа, и первая на «Зеро». [324]

Этот вылет стал для меня последним на Китайском театре. Вскоре после него нас перебросили в маленький городишко Юнчен, стоящий на Желтой реке. За несколько недель патрулирования мы так и не встретили ни одного вражеского самолета.

В начале сентября все морские летчики были собраны в Ханькоу, где совершенно неожиданно перед нами появился вице-адмирал Эйкити Катагири, командующий морской авиацией в Китае. Адмирал сказал нам, что всех нас переводят на Формозу, где нам «предстоит выполнить очень важное задание». Адмирал не стал уточнять, но все мы прекрасно понимали, что вскоре начнется большая война с западными державами. Это было просто неизбежно.

В сентябре мы вернулись на остров. В общей сложности 150 летчиков-истребителей и такое же количество экипажей бомбардировщиков были переведены из Гаосюня в Хайнань, где формировалась новая воздушная флотилия «Хайнань».

И вскоре на Тихом океане грянул гром. [325]

## ГЛАВА 7

2 декабря вице-адмирал Фусидзо Цукахара, командующий 11-м Воздушным Флотом, отправил первые разведывательные самолеты к Филиппинам. 4 и 5 декабря были проведены повторные полеты. Самолеты с высоты 20000 футов сфотографировали аэродромы Клак и Иба, другие военные сооружения в районе Манилы. На фотографиях авиабазы Кларк были ясно видны 32 тяжелых бомбардировщика В-17, 3 средних бомбардировщика и 71 малый самолет. По оценкам флота на Лусоне находилось около 300 американских самолетов всех типов. Позднее мы узнали, что эта оценка была завышенной вдвое.

Не только наши разведывательные самолеты проявляли активность. Американские летающие лодки РВУ «Каталина» неоднократно совершали полеты над Формозой. Обычно они использовали облачные дни и медленно летели на высоте всего 1500 футов, тщательно фотографируя наши аэродромы и укрепления.



Американским пилотам можно было только поражаться. На своих неуклюжих, тихоходных самолетах они казались легкой добычей, однако мы не сумели перехватить ни одной РВУ. Как только звучал сигнал воздушной тревоги, десятки наших пилотов поднимались в воздух, но «Каталина» тут же ныряла в плотное облако и неизменно благополучно уходила. Снимки, сделанные этими разведчиками с малой высоты, должны были рассказать американцам буквально все, что они хотели знать о нашей авиации. [326]

Когда мы прибыли в Тайнань и влились в состав новой воздушной флотилии, для нас начался очередной период интенсивных тренировок. Всем летчикам запретили покидать аэродром. С самого рассвета и до позднего вечера, по 7 дней в неделю, при любой погоде мы проводили тренировочные полеты, чтобы научиться прикрывать бомбардировщики, действовать большими группами, обстреливать наземные цели и так далее.

Первоначальным планом атаки Филиппин предполагалось использование 3 легких авианосцев, которые должны были доставить «Зеро» поближе к вражеским островам. Это были «Рюдзё» (11700 тонн), «Дзуйхо» (13950 тонн) и переоборудованное торговое судно «Тайхо» (20000 тонн). Теоретически на этих 3 авианосцах могли базироваться до 90 истребителей, но реально они могли действовать не более чем 50 самолетами. А в ветреные дни и эта цифра сокращалась наполовину. Цукахара решил, что эти корабли будут почти бесполезны для решения наших задач.

Однако, если бы «Зеро» смогли долететь с Формозы до Филиппин и вернуться обратно без промежуточных посадок, потребность в авианосцах сразу отпала бы. Помощники адмирала не без оснований сомневались, что одномоторный истребитель сможет совершать боевые вылеты на такие расстояния. Аэродром Кларк находился на расстоянии 450 миль от нашей авиабазы, аэродром Николе, расположенный возле Манилы, от авиабазы Тайнань отделяли даже 500 миль. Поэтому, если учесть запас топлива, необходимый для боя,

и совершенно обязательный аварийный резерв, от нас требовалось совершить беспосадочный полет на расстояние от 1000 до 1200 миль! Ни один истребитель ранее не летал на такие расстояния! Поэтому даже наше командование всерьез опасалось, что и «Зеро» не сумеет это сделать. Был только один путь разрешить все сомнения.

С этого момента мы днем и ночью старались увеличить дальность полета наших самолетов. Если не говорить о дальности полета, то «Зеро» был спроектирован, <sup>[327]</sup> чтобы находиться в воздухе от 6 до 7 часов. Мы сумели растянуть это время до 10 и даже 12 часов, причем для полетов крупными группами. Я лично установил рекорд минимального расхода топлива, доведя его до 17 галлонов в час. Средние пилоты сократили расход со стандартных 35 до всего лишь 18 галлонов в час. Следует напомнить, что нормальный запас топлива на «Зеро» составлял 182 галлона.

Чтобы сэкономить бензин, мы летели со скоростью 115 узлов на высоте 12000 футов. Если дать мотору полную мощность, то «Зеро» разовьет 275 узлов, а при форсировании мотора он на короткий промежуток времени может развить даже 300 узлов. Во время наших полетов на сверхдальние расстояния пропеллер вращался со скоростью от 1700 до 1850 оборотов в минуту. Поступление воздуха в цилиндры удерживалось на минимально необходимом уровне. Такая комбинация позволяла сократить до минимума мощность мотора и расход топлива, однако мы постоянно балансировали на лезвии бритвы. Мотор мог заглохнуть в любой момент, а самолет — сорваться в штопор.

Эти новые методы полета позволили увеличить радиус действия «Зеро» до неслыханной цифры. Наши командиры сообщили эту радостную новость адмиралу Цукахаре, и тот сразу исключил 3 легких авианосца из своих оперативных планов. 2 из них вернулись в Японию, а один был переброшен для поддержки наших операций на Палау. В результате 11-й Воздушный Флот остался совсем без кораблей.

Нас очень интересовало, какое сопротивление смогут оказать американцы. Мы плохо знали типы их самолетов и еще хуже — возможности американских пилотов. Единственное, в чем мы были уверены: нам предстоит встреча с гораздо более опытными летчиками, чем те, которых мы сбивали в Китае.

Ни один из нас не задавался вопросом: а разумно ли начинать войну? В конце концов, все мы были только <sup>[328]</sup> унтер-офицерами, которых обучали — иногда довольно болезненно — беспрекословно выполнять приказы, а не задавать вопросы. Если нам приказывали лететь и сражаться, мы послушно делали это.

8 декабря 1941 года в 02.00 в нашу казарму в Хайнане прибежал ординарец и поднял мою группу пилотов. Х-день наступил! Мы знали, что начался первый день войны. Пилоты тихо надели летные костюмы и спокойно вышли наружу. Небо было чистым и безлунным, множество звезд мерцало по всему небосводу. Ночную тишину нарушали только скрип гравия под нашими башмаками и негромкие голоса пилотов, спешащих к взлетной полосе. Наш командир капитан 1 ранга Масахиса Сайто сообщил нам, что мы должны взлететь в 04.00. Он поставил задачу каждому звену, которому предстояло участвовать в атаке американских аэродромов на Филиппинах. Теперь нам оставалось только ждать. Ординарцы принесли нам завтрак, пока мы сидели возле своих самолетов.

Однако около 03.00 на аэродром начал опускаться туман, что было крайне редким явлением в субтропиках. К 4 утра туман стал густым, как молоко, и видимость сократилась всего до 5 ярдов. Громкоговорители на вышке управления полетами прогремели: «Вылет откладывается на неопределенное время». Темнота постепенно рассеивалась, и мы начали нервничать все сильнее. Прошли 3 часа, а туман все не думал таять. Более того, он стал еще плотнее.

Внезапно громкоговоритель снова ожил: «Внимание! Сейчас будет важное сообщение!» Пилоты умолкли, прислушиваясь. «В 06.00 сегодня утром японское авианосное соединение нанесло внезапный

сокрушительный удар по американским силам на Гавайских островах».

Ответом был дикий торжествующий рев. Пилоты приплясывали, хлопая друг друга по спинам, но не все их возгласы были криками радости. Многие летчики таким образом выпускали накопившееся напряжение. Более того, теперь появились опасения, что наши самолеты, прикованные<sup>[329]</sup> к земле, станут мишенью ответного удара противника.

Американская атака стала фактором, с которым приходилось считаться. Теперь противник знал, что мы начали наступление, и вряд ли он станет безропотно ждать нас, сидя на Филиппинах. Напряжение нарастало по мере приближения рассвета. Туман полностью смешал наши планы. Хуже того, он позволял американцам отправить свои бомбардировщики с Лусона и нанести удар по нашим самолетам, стоящим на земле, в тот момент, когда туман рассеется. Наши солдаты разбежались по боевым постам. Зенитчики зарядили свои орудия боевыми снарядами, и все люди, находящиеся на аэродроме, напряженно прислушивались, пытаясь различить гул моторов вражеских бомбардировщиков.

Но этот налет почему-то не состоялся! В 09.00 туман начал потихоньку таять, и громкоговорители объявили нам, что взлет состоится через час. Все летчики-истребители и экипажи бомбардировщиков заняли свои места в самолетах, не ожидая дальнейших приказов.

Ровно в 10.00 сквозь последние клочья тумана засверкали огни, разрешающие взлет. Один за другим бомбардировщики начали разбег по длинной полосе. Один, два, три, шесть самолетов оторвались от земли и начали набирать высоту. Седьмой самолет уже пробежал по полосе около 1200 футов, набирая скорость, когда внезапно у него подломилась правая стойка шасси. Со страшным скрежетом самолет пропахал брюхом землю. Пламя сразу охватило весь фюзеляж. В его дрожащем свете мы увидели, как летчики выпрыгивают из люков и изо всех сил бегут прочь от своего самолета.

В следующее мгновение страшный взрыв потряс весь аэродром — это взорвались бомбы. Погиб весь экипаж бомбардировщика.

Аварийная партия в считанные секунды прибыла на взлетную полосу. Люди начали быстро растаскивать скрученные куски металла. Десятки людей начали засыпать дымящуюся воронку. Менее чем через 15 минут следующий <sup>[330]</sup> бомбардировщик получил приказ взлетать. К 10.45 все самолеты находились в воздухе: 53 бомбардировщика и 45 истребителей «Зеро».

Истребители разделились на 2 группы. Одна осталась с бомбардировщиками в качестве прикрытия, а остальные полетели вперед, чтобы связать перехватчики, которые после долгой отсрочки нашей атаки наверняка будут подняты в воздух. Я летел в составе первой волны. Мы шли на высоте 19000 футов.

Вскоре после того как самолеты пересекли южный берег Формозы, я заметил группу из 9 бомбардировщиков, летящую ниже нас в направлении Формозы. Это наверняка был противник, собирающийся атаковать наши аэродромы. 9 пилотов, в том числе я сам, перед вылетом получили приказ атаковать любой вражеский самолет, который будет замечен на пути к Лусону, тогда как остальные должны были следовать дальше. Мы покинули строй и спикировали на бомбардировщики. Через несколько секунд я занял удобную позицию для атаки и начал сближаться с головным бомбардировщиком. Я уже начал давить на гашетку, когда внезапно понял, что это самолеты японской армии! Я тут же покачал крыльями, чтобы остальные истребители также не открывали огня. Но что за идиоты сидят в бомбардировщиках! Никто в армейском командовании даже не подумал согласовать действия своей авиации с флотом, и эти болваны совершали рутинный учебный полет.

Мы заняли свое место в строю, когда группа пролетала над островами Батан, находящимися на полпути между Формозой и Лусоном. Они были заняты нашими парашютистами вскоре после того, как мы пролетели там. Эти острова должны были стать местом аварийной посадки для наших самолетов во время обратного

перелета с Филиппин. Но в действительности ни одному из наших пилотов это не потребовалось. А потом впереди показались Филиппины — огромная темно-зеленая масса на синей глади океана. Мы проскочили над берегом. Все <sup>[331]</sup> было тихо и мирно, в небе ни одного вражеского самолета. А спустя некоторое время мы снова оказались над Южно-Китайским морем.

В 13.35 мы снова пересекли береговую черту и направились прямо к авиабазе Кларк. То, что мы увидели, нас поразило. В это невозможно было поверить. Вместо того чтобы встретить стаю американских истребителей, которые бросятся на нас, мы увидели около 60 вражеских бомбардировщиков и истребителей, стоящих на земле. Они были плотно выстроены вдоль дорожек аэродрома. Просто идеальная мишень. Американцы даже не попытались рассредоточить самолеты. Мы совершенно не могли понять, о чем думает противник. Атака Пирл-Харбора состоялась более 5 часов назад. На Филиппинах уже наверняка получили сообщение о ней. Противнику следовало ждать, что мы нанесем удар и здесь по важнейшим аэродромам.

Мы никак не могли поверить в то, что американские истребители не ожидают нас в воздухе. Наконец, после нескольких кругов над аэродромом, я все-таки заметил 5 американских истребителей на высоте примерно 15000 футов, то есть в 7000 футов ниже нас. Мы сразу сбросили подвесные баки, и все пилоты сняли пушки и пулеметы с предохранителей.

Однако вражеские самолеты не спешили атаковать нас, они держались на прежней высоте. Это было просто глупо. Но американские истребители продолжали лететь на высоте 15000 футов, хотя мы оказались выше их. Однако наши приказы запрещали атаковать противника, пока не прибудут бомбардировщики.

В 13.45 на севере показались 27 бомбардировщиков в сопровождении группы «Зеро». Они сразу легли на боевой курс, чтобы отбомбиться по аэродрому. Атака была проведена образцово. Бомбы градом посыпались из открытых люков и устремились к

земле. Бомбардиры не напрасно долгие часы изучали аэрофотоснимки. Их меткость была просто поразительной. Скажу больше, за всю войну я ни разу не видел столь точного бомбометания. [332]

Буквально вся авиабаза взлетела на воздух, поднятая взрывами бомб. Куски самолетов, ангаров и других сооружений закувыркались в воздухе. Повсюду вспыхнули сильнейшие пожары, повалил дым.

Выполнив свою задачу, бомбардировщики развернулись и полетели назад домой. Мы сопровождали их около 10 минут, а потом вернулись к аэродрому Кларк. Американская база была разгромлена, окутанная дымом, она пылала, как огромный костер. Мы описали круг на высоте 13000 футов, по-прежнему не встречая сопротивления. А потом пришел приказ обстрелять базу.

Я толкнул ручку управления вперед и круто спикировал к земле. Мои ведомые держались рядом, словно привязанные невидимыми нитями. В качестве цели я выбрал 2 неповрежденных В-17, стоящих на взлетной полосе. Наши 3 истребителя обрушили на огромные бомбардировщики шквал пуль и снарядов. Мы выровнялись чуть ли не над самой землей и сразу пошли круто вверх.

Вот здесь нас и поймали 5 американских истребителей Р-40. Это были первые американские самолеты, с которыми я столкнулся.

Я толкнул ручку и педали, бросив самолет в крутой левый вираж, а потом свечой пошел вверх. Этот маневр сорвал вражескую атаку, и все 5 Р-40 остались позади. Их строй рассыпался. 4 истребителя нырнули в столб черного дыма, поднимающийся над аэродромом, и пропали.

Но пятый самолет повернул влево, допустив тем самым ошибку. Если бы он остался со своими товарищами, то смог бы укрыться в густом дыму. Я сразу развернулся и атаковал Р-40 снизу. Американец сделал полупереворот и начал виражить. На расстоянии 200 ярдов брюхо его самолета заполнило мой прицел. Я толкнул сектор газа и сблизился до 50 ярдов. Р-40 отчаянно старался отвернуть в сторону. Он был уже фактически мертв. Короткая очередь моих пушек и

пулеметов ударила по кабине, фонарь отлетел прочь. Вражеский истребитель на мгновение словно замер в воздухе, а потом дернулся и полетел к земле. [333]

Это была моя третья победа и первый американский самолет, сбитый на Филиппинах.

Больше я не видел вражеских самолетов, но остальные пилоты «Зеро» перехватили группу американцев. Вечером, уже в Танане, после того как были изучены все рапорты, стало ясно, что мы сбили 9 самолетов, еще 4 вероятно сбили, а 35 были уничтожены на земле. Зенитные орудия аэродрома Кларк сбили 1 «Зеро», еще 4 разбились во время посадки на Формозе. Однако в воздушных боях мы не потеряли ни одного самолета. [334]

## ГЛАВА 8

На второй день войны, 9 декабря, нам пришлось выдержать нашу самую тяжелую битву со штормом, который нанес серьезные потери нашим эскадрильям. Рано утром мы поднялись в воздух и полетели к Лусону. Погода была настолько скверной, что бомбардировщики были вынуждены остаться на земле. Над Филиппинами бушевал такой же шторм, как и над Формозой, поэтому до конца дня нам удалось сжечь всего несколько вражеских самолетов на земле.

На обратном пути ужасный дождевой шквал разметал строй группы истребителей. Ливень был просто неопишным. На легкие истребители обрушился настоящий водопад, подобного которому я не видел ни разу. Клубящиеся массы туч опускались, казалось, к самому океану. В конце концов мы разделились на клинья из 3 истребителей, и каждая группа полетела домой самостоятельно.

С высоты 15 или 20 ярдов поверхность океана выглядела ужасно, она вся была покрыта клокочущей белой пеной. У меня не было другого выбора, приходилось лететь на малой высоте. Оба моих ведомых цеплялись за мой хвост, отчаянно стараясь не потерять меня из вида. Несколько часов мы летели на север, а запас топлива все сокращался и сокращался. И вот, после бесконечно долгого полета, в



разрывах туч впереди мелькнул южный берег Формозы. Мы кружили под потоками ливня, пока не заметили армейский аэродром недалеко от берега. Топлива <sup>[335]</sup> нам едва хватило, чтобы сесть на раскисшую полосу. 30 других истребителей добрались до Формозы, а позднее стало известно, что еще 3 самолета совершили вынужденную посадку на маленьком островке рядом с армейским аэродромом. Однако не погиб ни один из пилотов.

Вечером мы получили первый настоящий отдых за последние 3 месяца со дня прибытия на Формозу. Грязная гостиница в маленькой сельской деревушке показалась нам настоящим раем. Мы завернулись в одеяла и крепко уснули.

Третий день войны я запомню надолго, так как именно в этот день я сбил свой первый В-17. Это также была первая «Летающая Крепость», потерянная американцами в бою. После войны я узнал, что этот бомбардировщик пилотировал капитан Колин П. Келли, один из американских героев.

Мы вылетели к Лусону только в 10.00, так как всем истребителям сначала пришлось добираться до Тайнаня, чтобы перегруппировать силы, дозаправиться и получить новые приказы. Из Тайнаня вылетели 27 «Зеро». Над аэродромом Кларк мы не нашли ни одной цели. В течение 30 минут мы кружили над сожженной американской базой, но не сумели заметить ни одного самолета в воздухе или на земле.

Тогда группа повернула на север, чтобы прикрыть японский конвой, высаживающий десант в Вигане. Легкий крейсер типа «Нагара» и 4 эсминца сопровождали 4 войсковых транспорта. Американские отчеты, основанные на донесениях уцелевших летчиков из экипажа капитана Келли, значительно преувеличили количество кораблей. Если верить американцам, наше соединение состояло из линкора «Харуна», 6 крейсеров, 10 эсминцев и 15–20 транспортов.

Мы сумели продержаться над транспортами примерно 25 минут, кружа на высоте 18000 футов, когда я заметил 3 больших круга на

воде рядом с кораблями. Мы находились слишком высоко, чтобы различить водяные столбы [336] от взрывов бомб, но эти 3 круга были красноречивы. Сразу же стало видно, что ни один из кораблей не получил попаданий, хотя в американских отчетах говорится, будто несуществующий линкор получил одно прямое попадание и 2 близких разрыва, после чего окутался дымом и отошел, волоча за собой след нефти.

Мои товарищи и я сам были возмущены тем, что противник атаковал, несмотря на присутствие истребительного прикрытия. Мы даже не заметили бомбардировщики! Я начал вертеться в кабине и через несколько секунд увидел одиночный В-17, который летел на юг в 6000 футов выше нас. Я постарался привлечь внимание остальных пшютов к этому бомбардировщику, и мы принялись искать другие самолеты, которые также наверняка участвовали в атаке. Мы еще ни разу не видели атаку бомбардировщиков без сопровождения, особенно атаку одиночного бомбардировщика в районе, где он наверняка встретится с нашими истребителями. Невероятно, но факт — одиночный В-17 атаковал цель прямо в пасти у наших истребителей. У этого пилота храбрости было в избытке.

Наш ведущий приказал догнать американца, и мы все бросились за ним, не считая 3 истребителей, оставшихся прикрывать транспорты. В-17 оказался неожиданно быстроходным, и лишь дав полный газ, мы сумели приблизиться на дистанцию стрельбы. Примерно в 50 милях к северу от аэродрома Кларк мы начали маневрировать, чтобы атаковать бомбардировщик. Внезапно ниоткуда возникли 3 «Зеро» и проскочили прямо перед В-17. Наверное, они были из авиаполка «Гаосюнь», который чуть ранее обстреливал аэродром Николе.

Мы еще не приблизились к бомбардировщику, когда эти 3 истребителя развернулись и поочередно сделали заходы на бомбардировщик. В-17 невозмутимо продолжал лететь дальше, словно «Зеро» были не более чем стаей мошек. В разреженном

воздухе на высоте 22000 футов он имел некоторое преимущество, так как характеристики «Зеро» здесь заметно снижались. [337]

7 наших истребителей присоединились к тройке из Гаосюня, и все вместе они повторили атаку. Было просто невозможно организовать совместную атаку 10 истребителей против одиночного бомбардировщика. В разреженном воздухе мы легко могли потерять управление и столкнуться с товарищем. Вместо этого мы выстроились длинной колонной и выполняли заходы один за другим, поочередно обстреливая противника. Это требовало времени, и раздражало, так как приходилось долго ждать своей очереди. Когда все 10 «Зеро» провели свои атаки, мы были просто изумлены. Казалось, что ни одна пуля, ни один снаряд не попали в бомбардировщик.

Это было наше первое столкновение с В-17, и необычные размеры бомбардировщика привели к тому, что мы неправильно оценивали дистанцию. Кроме того, необычайно высокая скорость В-17 делала неверным упреждение, которое мы брали. Все это время «Летающая Крепость» отстреливалась из всех бортовых пулеметов. К счастью, вражеские стрелки оказались ничуть не более меткими, чем мы сами.

После своего захода я отметил, что мы уже находимся над аэродромом Кларк, и стало ясно, что американский пилот вызвал на помощь свои истребители. Мы должны были побыстрее сбить его, если не хотели сами попасться в ловушку. Но было совершенно бессмысленно продолжать заходы, пикируя на бомбардировщик сзади. Я решил подобраться к нему вплотную. Большой удачей для меня оказалось то, что на первых моделях В-17 отсутствовала хвостовая турель, ведь в этом случае я не смог бы лететь по прямой. Дав полный газ, я пристроился в хвост бомбардировщику и начал сближаться. Оба моих ведомых подтянулись поближе, и вот так, крыло к крылу, мы пошли в атаку.

Пулеметы «Крепости» палили непрерывно, и пилот все время чуть доворачивал из стороны в сторону, чтобы дать возможность

стрелкам поймать нас на прицел. Но, несмотря на все его усилия, вражеские трассы пролетали <sup>[338]</sup> мимо. Я выдвинулся чуть впереди своих товарищей и открыл огонь. От правого крыла бомбардировщика начали отлетать куски металла, затем появилась тонкая белая струйка. Скорее всего, это был бензин из пробитого бака, но мог быть и дым. Я продолжал стрелять по поврежденному участку, надеясь перебить снарядами пушки бензопровод или воздушную систему. Внезапно струйка превратилась в фонтан. Пулеметы бомбардировщика прекратили стрелять. Мне показалось, что внутри фюзеляжа В-17 начался пожар. Я не мог продолжать атаку, так как израсходовал боеприпасы.

Я отвернул влево, чтобы державшийся сзади «Зеро» использовал свой шанс. Пилот набросился на хвост В-17, как голодный, всадив в него длинную струю снарядов и пуль. Бомбардировщик получил серьезные повреждения, и до того как подошли остальные истребители, он клюнул носом и начал резко снижаться. Как ни странно, его крылья не отлетели, и он шел совершенно ровно, не потеряв управление. Похоже, его пилот решил совершить аварийную посадку на аэродроме Кларк. Я спикировал следом за поврежденной «Крепостью» и достал свою «Лейку». Мне удалось сделать 3 или 4 снимка. На высоте 7000 футов из бомбардировщика выпрыгнули 3 человека. Раскрылись 3 парашюта, а в следующий момент В-17 нырнул в облако и пропал.

Позднее мы узнали, что американцы обвинили наших пилотов в том, что они расстреливали из пулеметов людей, опускавшихся на парашютах. Это была чистая пропаганда. Мой «Зеро» был единственным, находившимся рядом с бомбардировщиком, когда летчики начали покидать его, и я не сделал ни единого выстрела. Я только щелкал своим фотоаппаратом.

Ни один японский пилот не видел, как разбился В-17, поэтому в то время нам не засчитали победу.

Ночью мы долго разговаривали о смелом пилоте В-17, который в одиночку попытался атаковать нашу эскадру. Раньше мы не слышали

ни о чем подобном. Одиночный <sup>[339]</sup> самолет был практически обречен на гибель, когда сталкивался с таким количеством истребителей противника. Неточности в рапортах уцелевших летчиков ни в коей мере не умаляют их героизма. Когда вечером мы вернулись на Формозу, то обнаружили, что крылья 2 «Зеро» изрешечены пулями, выпущенными стрелками «Крепости».

Через 13 лет после этого боя я встретил полковника американской авиации Франка Курца, который вел знаменитый бомбардировщик «Суоси» во время налета на Токио. Курц сказал мне: «В тот день, когда был сбит Ко-лин, я находился на башне управления полетами аэродрома Кларк. Я видел, как приближается его самолет, и вы были правы, утверждая, что он пытался сесть. 3 открытых парашюта опустились в облако, которое находилось на высоте около 2500 футов, как мне показалось. Затем раскрылись еще 5 парашютов. По крайней мере, мне показалось, что я видел 5. Но увы, Колин так и не вернулся». <sup>[340]</sup>

## ГЛАВА 9

Вечером я получил несколько писем из дома, а также маленькую посылку от Фудзико. Она прислала мне хлопчатый пояс с тысячей красных стежков. Это был традиционный японский талисман против вражеских пуль.

Фудзико писала: «Сегодня нам сказали, что наша родина начала великую войну против Соединенных Штатов и Великобритании. Мы можем только молиться за нашу конечную победу и за твою удачу в бою.

Хацуо-сан и я стояли несколько дней по много часов на углу улицы и упросили 998 проходивших мимо женщин сделать по одному стежку на поясе. Поэтому на твоем поясе каждый стежок сделала другая женщина. Мы желаем, чтобы ты надел его, и будем молиться, чтобы он защитил тебя от снарядов вражеских пушек».

В действительности мало кто из японских пилотов верил в действенность этого амулета. Но я знал, чего стоило Фудзико и моей

кузине выстоять долгие часы на холодном зимнем ветру, чтобы собрать 1000 стежков. Конечно же, я буду носить его, и сразу обмотал пояс вокруг талии. Письмо Фудзико заставило меня задуматься. Этой ночью впервые я подумал о вражеских пилотах, которых сбивал, как о таких же людях, а не просто о безликих придатках к своим самолетам. Это было странное и угнетающее чувство, но, увы, такова суть войны: убивай, или будешь убит сам.

Следующие 10 дней мы продолжали наши рутинные вылеты с Формозы к Филиппинам, а потом получили <sup>[341]</sup> приказ перебазироваться в Холо на остров Суду, расположенный на полпути между Лусоном и Борнео. Это означало перелет протяженностью 1200 миль с аэродрома Тайнань. 30 декабря в 09.00 я поднялся в воздух вместе с 26 остальными истребителями, чтобы проделать этот длиннейший путь к новому аэродрому. Однако здесь нас ждал новый приказ, и мы пролетели еще 270 миль на юг в городок Таракан на восточном побережье Борнео. Наш перелет проходил совершенно спокойно, мы не встретили ни одного вражеского самолета.

Впервые противник атаковал наши авиабазы в январе. Как-то ночью одиночный В-17 застал врасплох части, базирующиеся в Таракане. Серия бомб накрыла только что построенные временные казармы, которые оказались прекрасной целью для невидимого налетчика. Строительные рабочие по глупости пренебрегали затемнением. Взрывами бомб было убито более 100 человек, множество было ранено, кроме того, были разрушены несколько строений.

Ни один «Зеро» не поднялся в воздух, потому что аэродром Таракана был одним из самых скверных во всей Ост-Индии. Его взлетные полосы были постоянно покрыты скользкой грязью, поэтому проведение полетов всегда было связано с риском. В день нашего прилета 2 «Зеро» при посадке слетели с полосы, и их пришлось списать. После бомбежки командир базы пришел в ярость и приказал мне и морскому летчику 1 класса Куниёси Та-наке патрулировать ночью над аэродромом. Танака раньше воевал в

Китае, где стал асом, сбив 12 вражеских самолетов, а потом на Тихом океане сбил еще 8 самолетов. Он летал до тех пор, пока не получил тяжелое ранение и не был списан из авиации.

Ночные полеты были и трудными, и опасными. В те дни наши истребители «Зеро» не имели совершенно никакого оборудования для действий ночью. Ни я, ни Танака не были уверены, что сумеем хотя бы атаковать вражеские бомбардировщики, если те появятся. К счастью для нас — и для авиабазы, — нас больше не беспокоили. [342]

21 января один из наших конвоев вышел из гавани Таракана и направился к Баликпапану на юге Борнео, чтобы высадить там десант. Штаб приказал нашей авиагруппе обеспечить воздушное прикрытие, но мы могли держать в воздухе над уязвимыми транспортом лишь горстку истребителей.

Вместо огромного числа истребителей, которое нам обещали, на всем огромном пространстве Ост-Индии в начале 1942 года мы имели менее 70 «Зеро». Поскольку многие самолеты находились в ремонте, получив боевые повреждения или выработав ресурс в 150 летных часов, в среднем мы располагали примерно 30 истребителями, которые могли взлететь по первому приказу.

В середине января на вражескую авиабазу в Маланге на Яве начали прибывать В-17, которые тут же приступили к атакам наших сил на Филиппинах и по всей Ост-Индии. Эти самолеты серьезно беспокоили наши войска на островах, но их было все-таки слишком мало, чтобы остановить наше наступление.

24 января в предрассветных сумерках мы получили еще одно наглядное доказательство того, что «Зеро» совершенно не приспособлен для ночных действий. Американские корабли атаковали японский конвой возле Баликпапана. Атака была проведена прекрасно, вражеские эсминцы потопили торпедами несколько транспортов. Разумеется, мы не смогли обеспечить прикрытие с воздуха, и американские корабли благополучно ушли в открытое море. Даже потом, когда рассвело, мы смогли направить к Баликпапану только 3 самолета.

Весной 1942 года на Тихоокеанском театре военных действий появились новые В-17, которые имели хвостовую пулеметную турель. До сих пор нашим излюбленным методом атаки этих огромных самолетов было пологое пикирование сзади и обстрел всего фюзеляжа, от хвоста до носа. Мы быстро обнаружили, что для прочно построенного и хорошо бронированного В-17 такие атаки почти безвредны. Именно признание этого факта, а не <sup>[343]</sup> появление на бомбардировщике хвостовой пулеметной точки вынудило нас изменить тактику. Теперь мы перешли к лобовым атакам, двигаясь прямо навстречу В-17. Мы старались всадить как можно больше снарядов в переднюю часть фюзеляжа. Какое-то время это действовало, а потом пилоты В-17 начали выполнять маневры уклонения, причем при развороте наши истребители попадали под огонь многочисленных бортовых пулеметов. Последний метод атаки, который оказался самым действенным, заключался в том, что истребитель набирал большую высоту и вертикально пикировал на бомбардировщик, непрерывно ведя огонь.

Во второй половине дня 24 января Танака вернулся в Таракан вместе с двумя моими ведомыми после патрулирования над Баликпапаном. Все трое были страшно измучены, хотя никто не получил даже царапины. Танака сообщил, что поздно утром его тройка истребителей встретила 8 «Летающих Крепостей», которые шли 2 компактными группами.

Танака ворчал: «Сегодня произошло нечто невероятное. Мы спокойно атаковали «Крепости» раз за разом. Я несколько раз расстреливал их, по крайней мере дважды я наверняка попал. Я четко видел, как пули попадают в цель, а снаряды рвутся внутри фюзеляжа. Но они не падали!»

Танака даже осунулся от огорчения. «Сбить эти бомбардировщики просто невозможно, особенно когда они идут в оборонительном строю», — чуть не плевался он.

Однако потом он добавил, что их атаки все-таки сорвали бомбардировку, так как В-17 поспешно сбросили почти весь свой груз



в открытое море. Получил попадание только один большой танкер, который ярко пылал, когда Танака улетал от Баликпапана обратно на аэродром.

На следующий день я сам патрулировал у Баликпапана. Моим ведомым был морской летчик 2 класса Садао Уэхара. Только 2 «Зеро» — все, что сумели наскрести на нашей базе для прикрытия конвоя, остальные истребители требовались в других местах. Так как Танака встретил <sup>[344]</sup> В-17 на высоте 20000 футов, мы медленно описывали широкие круги на высоте 22000 футов. Танака не успел набрать высоту, чтобы перехватить бомбардировщики, прежде чем они начали сбрасывать бомбы.

Далеко внизу подожженный накануне танкер продолжал пылать, точно факел.

Поздно утром в небе появились несколько точек, которые двигались со стороны Явы. Они быстро приближались и росли в размерах, постепенно превратившись в 2 группы бомбардировщиков по 4 самолета. «Крепости» летели двумя звеньями, как их накануне встретил Танака. Заднее звено держалось чуть выше головного, и когда мы приблизились, оно еще больше сомкнуло строй, образовав плотную коробочку.

В-17 летели в полумиле подо мной. Я перевернулся через крыло, Уэхара держался рядом, словно приклеенный, и мы спикировали на бомбардировщики. Дистанция была еще слишком велика, но я все-таки дал очередь. Я увидел, как сразу после этого самолеты начали поспешно сбрасывать бомбы. Мы развернулись и круто пошли вверх. На воде я заметил огромные расходящиеся круги. Попаданий не было, все суда конвоя были целы. Оказавшись выше В-17, которые описали широкую дугу и легли на обратный курс, мы принялись искать вторую волну бомбардировщиков, которая вполне могла последовать за первой. Но небо было чистым.

Я снова занял исходную позицию для атаки в полумиле выше замыкающего звена. Теперь я видел, с чем столкнулся Танака. Я двинул ручку управления вперед и бросил истребитель в пике.

Самолет быстро набирал скорость. Я крепко сжал ручку, удерживая самолет в затяжном пологом пике, открыв огонь из пулеметов и пушек. Безрезультатно. «Крепости» росли в размерах, заполнив, казалось, все небо. Вокруг меня мелькали пулеметные трассы, когда мы прорезали строй американцев. Мы не получили попаданий, и я снова начал набирать высоту, чтобы повторить атаку.<sup>[345]</sup>

Снова пике, вывод, огонь по одному бомбардировщику. На этот раз я попал! Я видел, как рвутся снаряды, цепочка черных и красных клубочков пробежала по фюзеляжу. Теперь он наверняка рухнет вниз! Куски металла — большие листы! — отлетали от бомбардировщика и кувыркались в турбулентной струе. Нижняя и верхняя турели замолчали после этих попаданий.

И ни-че-го! Никакого пожара, никакого дымного хвоста... В-17 твердо держался в строю.

Мы развернулись и набрали высоту, после чего начали третий заход. Вражеский строй казался непробиваемым, словно ничего не происходило. В третий раз я обстрелял уже атакованный бомбардировщик, и снова добился нескольких попаданий. Сквозь прицел я видел, как рвутся снаряды, вспарывая металл на крыльях и фюзеляже. Я проскочил мимо бомбардировщика, выполнил пологий разворот и снова стал набирать высоту.

Самолет по-прежнему сохранял свое место в строю! Ни огня, ни дыма. Каждый раз, когда мы бросались на вражеские бомбардировщики, их стрелки открывали бешеный огонь, однако им мешало то, что их самолеты летели слишком близко друг к другу. Поэтому мой «Зеро» не получил никаких попаданий. Потом я еще дважды повторил атаку, выходя из пике переворотом. Уэхара держался справа от меня. Каждый раз мы вели огонь из пушек и пулеметов. Каждый раз мы видели, как наши снаряды и пули поражают цель. И каждый раз без всякого видимого эффекта.

Мы уже завершили шестой заход, когда восьмерка В-17 разделилась на 2 звена. 4 самолета повернули вправо, а остальные 4 — влево. Уэхара возбужденно замахал, указывая на четверку,

повернувшую вправо. Тонкая черная струйка потянулась из левого мотора третьего бомбардировщика.

Мы все-таки достали его! Я развернулся, чтобы догнать эту четверку, и снова двинул сектор газа до упора, быстро догоняя поврежденный самолет. Он действительно <sup>[346]</sup> серьезно пострадал и теперь начал отставать от остальных 3 машин. Когда я приблизился, то увидел, что хвостовая турель разбита, ее пулеметы молчали. На максимальной скорости я подошел на расстояние 50 ярдов и надавил гашетки. Каждый мой снаряд, каждая моя пуля попадали в цель. Внезапно облако черного дыма вылетело из фюзеляжа, он клюнул носом и пошел вниз, скрывшись за слоем густых облаков.

Вернувшись в Таракан, я доложил о подробностях этого боя своему командиру лейтенанту Синго. Остальные пилоты собрались вокруг и слушали, когда я рассказывал о своих неоднократных заходах на цель. По их мнению, я просто чудом вернулся назад, так как по мне стреляли пулеметы сразу 8 «Летающих Крепостей».

Однако механики, обслуживавшие мой самолет, нашли только 3 пулевых пробоины в консоли крыла. Я никогда не был суеверным человеком, но все-таки невольно потрогал талисман, присланный Фудзико.

Высшее начальство засчитало мне «вероятно сбитый» самолет. Но через 2 дня японский самолет-разведчик сообщил, что обнаружил В-17, совершивший вынужденную посадку на маленьком острове между Баликпапаном и Сурабаей. <sup>[347]</sup>

## ГЛАВА 10

Через несколько лет после окончания войны я прочитал знаменитую работу контр-адмирала Сэмюэля Элиота Морисона «История операций американского флота во Второй Мировой войне». Морисон в очередной раз показал себя весьма красноречивым автором, а его многотомник основан на множестве документов.

К сожалению, один кусок военных действий он описывает практически без опоры на факты. Я говорю о захвате нами

Голландской Ост-Индии, особенно ее главного бастиона — Явы. По мнению адмирала, в этой кампании мы одерживали победы благодаря «внезапности и грубой силе, а не умению». В частности, следует напомнить о разгроме флота союзников в феврале 1942 года. Не только Морисон, но и новое поколение американских историков упорно отказывается включить в свои «документально обоснованные труды» подробности крупнейшей воздушной битвы.

Так как мы были всего лишь унтер-офицерами, разумеется, мой взгляд на события будет более узким, чем у адмирала, видевшего картину всей войны в целом. Однако мои личные воспоминания о событиях февральской кампании могут оказаться полезным и тем, кто будет изучать Тихоокеанскую войну.

Кампания на Яве фактически закончилась 26 февраля, когда японские корабли разгромили эскадру союзников недалеко от острова. Главным фактором, решившим исход <sup>[348]</sup> сражения, стало отсутствие воздушного прикрытия у кораблей союзников, хотя оно было совершенно необходимо. Но ни в одной американской работе я не читал, что авиация союзников была уничтожена 19 февраля в ожесточенном воздушном бою над Сурабаей, в котором с обеих сторон участвовали почти 75 истребителей. На тот день это был самый крупный воздушный бой. Именно победа в крупнейшей дуэли истребителей, а не удары наших бомбардировщиков по вражеским аэродромам, лишила корабли союзников воздушного прикрытия, что и стало причиной их гибели.

4 февраля 1942 года вместе с другими пилотами «Зеро» я прилетел на аэродром Баликпапана. На следующий день мы начали патрулировать над районом боев. Столкновения сразу приняли ожесточенный характер, так как авиация противника действовала агрессивно. Официальные японские документы утверждают, что свою следующую победу я одержал 5 февраля, когда мы имели несколько стычек с вражескими самолетами.

На следующей неделе наши самолеты-разведчики сообщили, что противник сосредоточил в районе Сурабаи от 50 до 60

истребителей — Кертисс Р-36 «Мохрук», Кертисс Р-40 «Томагавк» и Брюстер F2A «Буффало». Они должны были помешать нашей высадке на Яву.

Наше командование приказало сосредоточить в Баликпапане все истребители, имеющиеся в Ост-Индии. Утром 19 февраля 23 истребителя, собранные из авиакорпусов «Хайнань» и «Гаосюн», вылетели к Сурабае.

Это был первый случай, когда мы точно знали, что встретим сопротивление вражеских истребителей. Нам предстоял перелет длиной 430 миль до этой голландской крепости, где нас ожидали численно превосходящие силы врага. Однако все летчики ждали только новой победы, как это было на Филиппинах.

Были приняты все необходимые меры, чтобы обеспечить безопасный перелет. Для аварийной посадки были выбраны несколько островков, где наши корабли ожидали <sup>[349]</sup> пилотов, которые будут вынуждены сесть. Впереди группы летели метеоразведчики, которые постоянно передавали сводки. Быстроходный самолет-разведчик вел истребители, одновременно выполняя роль передового охранения.

Мы прибыли к Сурабае в 11.30, держась на высоте 16000 футов. Нас ожидали неслыханно большие вражеские силы. По меньшей мере 50 истребителей союзников кружили против часовой стрелки на высоте более 10000 футов, прикрывая город. Вражеские самолеты растянулись в длинную колонну, состоящую из 3 больших клиньев. Противник имел более чем двойное численное превосходство.

Заметив вражеские истребители, мы сбросили подвесные баки и начали набирать высоту. Как только союзники увидели наше соединение, их истребители перестали крутиться на месте и бросились на нас. Они были готовы к битве и жаждали сражения, в отличие от американских истребителей, которые мы встретили 8 декабря над авиабазой Кларк.

В считанные секунды наш четкий строй развалился, и началась бешеная свалка.

Я заметил Р-36, летящий мне навстречу, и выполнил крутой вираж влево, ожидая реакции противника. Этот дурак продолжал лететь по прямой. Именно то, что мне надо! Я бросил «Зеро» в крутой вираж вправо, буквально поставив истребитель на крыло, и оказался прямо на хвосте растерявшегося пилота Р-36.

Быстрый взгляд назад помог удостовериться, что позади никого нет, и я пошел на сближение с вражеским истребителем. Он повернул вправо, но легкое прикосновение к ручке управления удержало «Зеро» у него на хвосте. С расстояния 50 ярдов я открыл огонь из пушек и пулеметов. Почти сразу правое крыло Р-36 отломилось и улетело, кувыркаясь в воздушной струе. Затем отломилось левое крыло. Р-36 полетел вниз, стремительно вращаясь, но сразу развалился на куски. Пилот так и не выпрыгнул. [350]

Я начал набирать высоту с разворотом, но при этом оглянулся, чтобы проследить, как разворачивается битва. По крайней мере, 6 самолетов падали на землю, охваченные пламенем. Истребители носились взад и вперед, как бешеные. Окрашенный в оливковый цвет Р-36 неожиданно развернулся на меня. Я также повернул ему навстречу, но тут другой «Зеро», который шел вверх крутой свечой, всадил в Р-36 длинную пушечную очередь и тут же отвернул, потому что голландский самолет взорвался.

Слева от меня Р-40 начал заходить в хвост удирающему «Зеро», я круто развернулся, пытаясь достать вражеский самолет. Но необходимости в этом уже не было. «Зеро» выполнил быструю петлю и оказался выше и точно позади Р-40. Загремели его пушки и пулеметы, и Р-40 вспыхнул.

Другой Р-40 уже шел вниз, оставляя за собой хвост пламени в три раза длиннее самого истребителя. Какой-то Р-36 беспорядочно кувыркался в воздухе. Судя по всему, его пилот был убит и самолет потерял управление.

Наш невооруженный разведчик, находившийся подо мной, передал сигнальным прожектором, что его атакуют 3 голландских

истребителя. Японский пилот лихорадочно маневрировал, чтобы уклониться от вражеских трасс, сверкавших вокруг его машины.

И снова я опоздал. Какой-то «Зеро» круто спикировал на противника, и его пушечная очередь взорвала топливный бак верхнего голландского истребителя. Выйдя из пике, «Зеро» свечой пошел вверх и при этом атаковал снизу второй Р-36. У того сразу отлетело крыло. Третий пилот попытался развернуться, чтобы встретить «Зеро». Тоже поздно. Его фонарь разлетелся фейерверком стеклянных брызг.

Еще один «Зеро» пролетел рядом со мной. Его пилот помахал мне рукой и широко улыбнулся, а затем пропал, сопровождая разведчик в безопасное место.

Истребитель Р-36 проскочил надо мной, очевидно, пытаясь выйти из боя. Я резко двинул вперед сектор газа <sup>[351]</sup> и дернул ручку управления на себя, чтобы догнать голландца. Все еще набирая высоту, я открыл огонь из пушек, но поторопился. Перегрузка на вираже заставила меня промахнуться.

Эта очередь перепугала вражеского пилота. Р-36 резко лег на левое крыло и вертикально спикировал к земле. Я оказался внутри его виража и тоже бросился вниз. Голландский истребитель промелькнул менее чем в 50 ярдах от меня. Я невольно нажал гашетку, и несколько снарядов поразили цель. За вражеским истребителем потянулся толстый хвост черного дыма. Я дал еще 2 очереди и отвернул, так как пламя охватило голландский самолет.

«Зеро» с 2 синими полосами на фюзеляже пролетел в 200 ярдах передо мной. Совершенно неожиданно этот истребитель превратился в клубок пламени. Так погиб лейтенант Масао Асаи, наш командир эскадрильи. Я до сих пор не знаю, что вызвало этот взрыв.

Вернувшись на высоту 8000 футов, я заметил около 20 истребителей «Зеро», кружащих в едином строю. Несколько уцелевших голландских истребителей превратились в стремительно уменьшающиеся черные точки. Они удирали! Бой закончился всего через 6 минут после начала. Как ни странно, голландские зенитные

батареи продолжали молчать, хотя теперь в воздухе не осталось их самолетов. Мы продолжали кружить над городом, ожидая появления остальных «Зеро», которые могли устремиться в погоню за голландцами.

Пока наши истребители описывали медленные круги, я пролетел над узким проливом, отделяющим Сурабаю от острова Мадура... и заметил хорошо замаскированную взлетную полосу! Я медленно снизился, отметил на карте место аэродрома, находящегося возле Джомбанга на западном побережье Мадуры. Мы не подозревали о существовании этого секретного аэродрома, поэтому разведка была бы благодарна мне за полученную информацию. [352]

Я уже начал набирать высоту, чтобы присоединиться к своим, как увидел под собой одиночный Р-36. Самолет летел чуть не над самыми крышами города. Это была слишком заманчивая мишень. Вражеский пилот летел медленно, на крейсерской скорости, не подозревая о моем приближении.

Однако мое нетерпение помешало одержать легкую победу. Я нажал гашетку пушки, находясь на слишком большом расстоянии. Голландский пилот заметил трассу и сразу бросил самолет вниз, пытаясь удрать с набором скорости. Проклиная собственную глупость, я ударил по сектору газа и толкнул ручку вперед, чтобы догнать Р-36. Но я предоставил вражескому пилоту драгоценное преимущество.

По своим летным характеристикам Р-36 значительно уступал нашим истребителям. «Зеро» имел более высокую скорость, маневренность, скороподъемность, более мощное вооружение. Однако «Зеро» никогда не предназначался для пикирования на высокой скорости, и моя преждевременная стрельба позволила Р-36 увеличить дистанцию до 200 ярдов. Я не мог сократить ее.

Вражеский пилот получил бы хорошие шансы на спасение, если бы имел запас высоты. Однако близость земли вынудила его прекратить пикирование и перейти в горизонтальный полет. Вот теперь я мог использовать превосходство «Зеро» в скорости.



Голландец отчаянно маневрировал, пытаясь уйти с прицела. Но каждый раз, когда он поворачивал, я оказывался внутри его виража, сокращая дистанцию между самолетами. Он летел все ниже и ниже, пытаясь спастись. Теперь вражеский самолет едва не задевал деревья и дома. Наверное, его пилот надеялся, что нехватка топлива вынудит меня прекратить погоню.

И я был очень близок к этому. В последней попытке догнать врага я включил форсаж, когда впереди появилась авиабаза Маланг. С расстояния 50 ярдов я прицелился в кабину Р-36 и нажал гашетку. Магазины пушек <sup>[353]</sup> оказались пусты, но очереди двух пулеметов разрезали вражеского пилота на куски. Истребитель рухнул на рисовое поле и перевернулся на спину.

Я последним из пилотов присоединился к группе, кружившей на высоте 13000 футов в 20 милях к северу от Мадуры.

Мы потеряли лейтенанта Асаи и еще 2 пилотов. После возвращения в Баликпапан пилоты заявили, что сбили и вероятно сбили в общей сложности 40 вражеских истребителей. Я всегда был склонен считать эту цифру завышенной на 20 или 30 процентов, что совершенно естественно после такой горячей битвы, какую мы провели над Сураба-ей. В хаосе общего боя двое или трое пилотов могут одновременно стрелять по одному самолету, причем каждый будет утверждать, что именно он сбил этот самолет. Впрочем, в тот день преувеличения были, наверное, совсем небольшими, потому что больше мы практически не встречали сопротивления со стороны голландских истребителей.

А потом нам повезло еще раз. На основании моего сообщения командование послало бомбардировщики для атаки секретной авиабазы в Джомбанге. Внезапный налет застиг вражеские истребители — Р-40, «Буффало», британские «Харрикейны» — на земле, и они были уничтожены бомбами.

На следующий день мы вернулись к Яве, чтобы атаковать вражеские истребители, которые появятся в воздухе, и обстрелять подходящие цели на земле. Вражеские зенитки, которые накануне

молчали, теперь открыли сильный огонь, и мы потеряли 3 «Зеро» из 18.

Каждую ночь мы слышали, как союзники сообщают по радио, что сбили в боях в течение дня 5 или 6 истребителей «Зеро». Это было очень смешно, так как в Ост-Индии на «Зеро» летала только наша авиагруппа, а наши самые большие потери были 19 и 20 февраля, когда мы потеряли 6 самолетов и пилотов.

25 февраля 18 «Зеро» вылетели из Баликпапана с приказом атаковать авиабазу Маланг. Наша разведка полагала, <sup>[354]</sup> что союзники перебросили туда уцелевшие бомбардировщики, чтобы помешать нам высадиться на острове. По пути к Малангу мы встретили голландский гидросамолет. Я вышел из строя, атаковал его, и он рухнул в море.

Если у голландцев и остались истребители в Маланге, то на сей раз они отказались принять бой. Мы в течение 6 минут кружили над аэродромом, а потом наш командир снизился, чтобы обстрелять 3 бомбардировщика В-17, стоящие на полосе. Зенитный огонь был сильным, но мы увидели, как все 3 бомбардировщика загорелись. Голландские зенитки продырявили несколько «Зеро», но ни один из них не был сбит.

Свою следующую победу, которая официально считается 13-й, я одержал в последний день февраля. Я вылетел в составе группы из 12 истребителей, которая сопровождала 12 бомбардировщиков «Бетти», вылетевших из Макассара, чтобы атаковать союзников, которые начали эвакуацию из Чилачапа. Вражеские корабли покинули гавань еще до нашего прибытия, поэтому истребители бесцельно кружили в воздухе, пока бомбардировщики уничтожали портовые сооружения. Атака прошла без помех, и, проводив бомбардировщики обратно до Яванского моря, мы повернули к Малангу в поисках вражеских самолетов.

В этот день нам повезло. Над авиабазой кружили 4 истребителя неизвестного нам типа. Они держались рядом с огромным кучевым облаком, которое поднималось до высоты 25000 футов. Когда мы

подлетели ближе, то опознали вражеские самолеты как голландские «Буффало». Я никогда не понимал, почему некоторые голландские пилоты проявляют такую беспечность. Еще до того, как они поняли, что рядом находится противник, один из «Зеро» взорвал «Буффало» длинной очередью. Я бросился на второй истребитель, который вошел в крутой вираж. Он хотел драться! Я легко вписался внутрь его виража, положив истребитель на крыло, и оказался в 200 ярдах от вражеского самолета. Я редко стрелял во время виража, <sup>[355]</sup>но в этот раз нетерпеливо нажал на гашетку. Несколько пуль попали в мотор «Буффало», и из самолета повалил черный дым. Судя по всему, пилот также был ранен, потому что истребитель несколько раз медленно качнулся с крыла на крыло и нырнул в тучу. Для поврежденного истребителя совершенно невозможно устоять перед вихрями внутри грозового облака, но я так и не увидел, как упал этот самолет. Поэтому мне засчитали только «вероятную победу».

В течение нескольких месяцев мы перелетали с одной авиабазы на другую. Мы вернулись на Филиппины и начали поддерживать армию, которая все еще осаждала Коррехидор. Потом нашу эскадрилью перебросили на юг острова Бали, чтобы готовиться к следующей крупной операции на южном направлении.

Я никогда не понимал американских описаний воздушных боев того периода. Особенно странным выглядит рапорт подполковника Джека Д. Дэйла, который утверждал, что его эскадрилья Р-40 сбила 75 японских самолетов, потеряв при этом всего 9 пилотов за 45 дней боев на Яве. Это совершенно фантастические цифры, потому что наши общие потери за это время составили всего 9 «Зеро».

Если верить Дэйлу, его пилоты Р-40 использовали змейку, снижаясь примерно на 6000 футов, когда встречали «Зеро», а потом снова набирали высоту. Он заявлял, что в результате его 16 истребителей противник принимал за 48. Во всех моих боях против американских истребителей Р-40 я ни разу не видел маневра, подобного описанному подполковником Дэйлом. В боях против Р-40,

который буквально по всем характеристикам уступал «Зеро», каждый бой завершался решительной победой наших пилотов.

Еще более странно выглядит другой отрывок из рапорта Дэйла. Однажды ночью Токийское радио сообщило: «Сотни Р-40 атакуют повсюду. Это новый истребитель <sup>[356]</sup> Кертисса, вооруженный 6 пушками». Кацутаро Камия, который в то время отвечал за передачи на коротких волнах для англоязычных слушателей, сказал мне, что такого сообщения никто не передавал. Камия добавил, что в этом просто не было нужды, ведь в то время наши войска одерживали постоянные победы. Рапорт подполковника Дэйла о его воздушных победах ничуть не более правдив, чем «потопление» линкора «Харуна» капитаном Келли. <sup>[357]</sup>

## ГЛАВА 11

В начале марта 1942 года 150 пилотов истребительного авиакорпуса «Хайнань», которые были разбросаны по всем Филиппинам и Индонезии, снова собрались вместе на острове Бали в Ост-Индии. Полный захват Индонезии уже стал совершенно неизбежным. Японские оккупационные силы на острове состояли всего лишь из одной пехотной роты. Термин «оккупация» здесь не совсем уместен, так как японцы обнаружили, что местное население острова дружески относится к ним.

Бали казался похожим на рай. Погода была отличной, а остров выглядел самым красивым из всех, какие я видел на Тихом океане. Вокруг нашего аэродрома все было покрыто буйной растительностью, и нас радовали горячие ключи, которые били среди скал. Так как мы временно оказались прикованы к земле, то решили ненадолго предаться развлечениям.

Однажды после обеда мы сидели в своем «клубе», когда услышали гул моторов приближающегося тяжелого бомбардировщика. Это встревожило нас. Один из летчиков подбежал к окну и тут же шарахнулся назад, выпучив глаза. «Эй! Это В-17! И он заходит на посадку!»

Мы бросились к окну, столпившись возле него. Так и было, хотя этого быть не могло! Гигантская «Летающая Крепость» выпустила шасси и закрылки и сбросила газ, чтобы облегчить себе приземление. Я протер глаза. Это просто галлюцинация! Откуда прилетел этот самолет? <sup>[358]</sup>

Но... все происходило в действительности. Самолет сел, слегка подпрыгнув, когда колеса коснулись земли. Скрип тормозов ударил по ушам. В ту же секунду мы кинулись к двери, взволнованные перспективой детально ознакомиться с грозным американским бомбардировщиком. Приземлиться здесь этот самолет мог лишь в одном случае: он был захвачен нами.

Но треск пулеметов остановил нас. Кто-то крикнул: «Американские солдаты!» В-17 не был захвачен! Его пилот по ошибке сел на нашем аэродроме, и какой-то дурак обстрелял его еще до того, как самолет закончил пробежку.

Едва пулемет успел сделать десяток выстрелов, как все четыре мотора бомбардировщика взревели во весь голос, и над аэродромом словно гром прогремел. В-17 помчался по взлетной полосе и исчез в облаке пыли, когда пилот поднял его в воздух. А потом исчез вдали.

Мы стояли, оглушенные. Совершенно исправный В-17 сам пришел прямо к нам в руки, и такая невероятная возможность была упущена только потому, что у кретина за пулеметом вдруг зачесались руки. Мы толпой побежали к позициям пехотинцев. Несколько пилотов уже едва сдерживались. Один унтер-офицер совершенно потерял самообладание. «Какой поганый идиот и сукин сын стрелял из пулемета?!» — заорал он.

Из-за бруствера поднялся невозмутимый сержант. «В чем дело? Это был вражеский самолет. У нас приказ сбивать вражеские самолеты, а не приветствовать их!»

Нам пришлось держать пилота. Побелевший от гнева, он вполне мог прикончить сержанта. Пехотный лейтенант услышал крики и прибежал выяснить, что происходит. Когда ему рассказали всю

историю, он низко поклонился и смог сказать лишь одно: «Я не знаю, как извиниться за глупость своих солдат».

Следующие несколько дней мы занимались только тем, что на все корки ругали армию и проклинали потерю бесценного трофея. Сегодня, разумеется, это происшествие <sup>[359]</sup> вызывает только смех. Но в 1942 году «Летающие Крепости» были самым грозным нашим противником среди всех самолетов союзников.

Через неделю напряженные отношения между флотскими летчиками и армейским гарнизоном накалились еще больше. В это время мы не совершали боевых вылетов и постепенно начали терять терпение. Это напряженное положение однажды ночью завершилось взрывом, когда я, лежа в постели, закурил сигарету, совершенно забыв про затемнение.

Немедленно снаружи кто-то закричал: «Прекрати курить, ты, глупый ублюдок! Разве ты не знаком с приказом?»

Лежавший рядом со мной летчик 3 класса Хонда вскочил на ноги и бросился к двери. Он сразу схватил солдата за горло, громко, ругаясь. Мой ведомый Хонда привык действовать быстро и резко, если только что-то угрожало мне. Я побежал следом за ним, но опоздал. Хонда потерял контроль над собой, и прежде чем я подбежал к нему, послышался звук сильного удара, а затем глухой шлепок, когда потерявший сознание солдат рухнул на землю.

Хонда взбесился. Он отбежал от казармы и стоял на траве, крича изо всех сил: «Выходите, армейские ублюдки! Это я, морской летчик Хонда! Выходите и деритесь, поганцы!»

Два солдата выскочили из своей казармы и кинулись на Хонду. Я увидел, как он улыбнулся, повернулся и с радостным воплем набросился на них. Завязалась потасовка, снова раздались удары, а потом Хонда поднялся на ноги. Он стоял с видом триумфатора над двумя поверженными телами.

«Хонда! Прекрати это!» — крикнул я, но бесполезно. Из казармы выбегали все новые солдаты. Счастливый Хонда начал новую битву. Но следом за своими солдатами прибежал пехотный лейтенант и

погнал их назад. Нам он не сказал ни слова, но мы могли слышать, как он ругает солдат. «Вы должны сражаться с врагами, идиоты! Не <sup>[360]</sup> со своими соотечественниками. А уж если вы начали драться, то выбирайте себе противника по силам. Это же пилоты. Каждый из них самурай, и для них нет ничего лучше, чем драка», — шипел он.

На следующее утро лейтенант пришел в наш клуб, и мы внутренне напряглись, ожидая нагоняя за свое поведение. Однако лейтенант улыбнулся и сказал: «Господа, я счастлив сообщить вам приятную новость. Наше армейское подразделение в Бандунге на Яве захватило совершенно исправный бомбардировщик В- 17».

Мы дружно взревели. В-17 в пригодном для полета состоянии!

Лейтенант помахал руками, прося тишины. «К несчастью, Токио приказал немедленно отправить бомбардировщик в Японию. Я получил сообщение о захвате самолета лишь после того, как бомбардировщик этим утром улетел в метрополию».

Разочарованные возгласы и ругательства встретили это сообщение. Лейтенант поспешно добавил: «Однако заверяю вас, что я постараюсь получить для вас как можно больше информации о захваченном самолете». Он козырнул и поспешно вышел из комнаты.

Мы были в отчаянии, так как потеряли хотя бы какой-то шанс получить информацию, касающуюся захваченного В-17. Что касается взаимодействия армии и флота, то левая рука никогда не подозревала, что делает правая в этот момент.

Прошла еще неделя, а мы по-прежнему сидели на земле. Даже мирная атмосфера Бали постепенно начала действовать нам на нервы. Вероятно, при других обстоятельствах мы наслаждались бы вынужденным бездействием, но мы прибыли сюда, чтобы сражаться. Несколько лет я учился только одному — драться, поэтому сейчас и я, и остальные пилоты рвались снова в воздух.

Однажды утром в нашу казарму примчался запыхавшийся пилот. Он принес потрясающие новости. Ротация! Пока это был только слухок, но он говорил, что <sup>[361]</sup> часть из нас будет отправлена обратно

в Японию. Все тут же начали подсчитывать время, проведенное на заморских театрах.

Я полагал, что из всех, кого следует отправить домой, я должен был стать самым первым. Я отправился из Японии в Китай в мае 1938 года и, если вычесть год выздоровления после ранения, я провел на заморских ТВД 35 месяцев. Когда я сообразил, что вполне реально могу оказаться дома, меня сразу охватила страшная тоска по родным. Всю вторую половину дня я провел, перечитывая письма от Фудзико и матери. Они много и подробно писали о торжествах в Японии по случаю взятия Сингапура в феврале, а также о других празднествах, которыми отмечались наши победы. Вся Япония ликовала при сообщениях о сенсационных победах наших вооруженных сил, особенно в воздухе. Скоро я снова смогу увидеть Фудзико, самую прекрасную девушку, которую я когда-либо встречал. Я видел ее всего один раз, но мысль, что возможно — или даже вероятно — она станет моей невестой, делала меня счастливым.

В отличие от многих других слухов сообщение о предстоящей ротации оказалось правдивым. 12 марта из Японии прилетел капитан-лейтенант Тадаси Накадзима и сообщил эскадрилье, что становится ее новым командиром вместо лейтенанта Эйдо Синго. «Лейтенант Синго смнен в порядке ротации. А сейчас я зачитаю вам имена тех пилотов, которым приказано вернуться в Японию».

Пока Накадзима зачитывал список, стояла мертвая тишина. Мою фамилию не назвали первой, как я надеялся. Ее не назвали второй и третьей. Я слушал, не веря собственным ушам, но командир зачитал список из 70 фамилий, а моей среди них не оказалось! Я был потрясен и оскорблен. Я не мог понять, почему меня исключили из списка пилотов, которые возвращаются в Японию. Ведь я провел за морем больше времени, чем любой из них!

Немного позднее я подошел к новому командиру и спросил: «Господин капитан-лейтенант, я понимаю, что <sup>[362]</sup> моего имени нет среди тех пилотов, которых отсылают домой. Не будете ли вы так добры, чтобы сказать мне, почему? Я не верю...»



Капитан-лейтенант Накадзима прервал меня, помахав рукой и улыбнувшись. «Нет, вы не отправитесь домой вместе с остальными. Вы нужны мне, Сакаи, и вы полетите вместе со мной. Мы передислоцируемся на новую базу, передовой аэродром, чтобы противостоять врагу. Мы полетим в Рабаул на острове Новая Британия. Насколько я знаю, вы лучший пилот этой эскадрильи, и вы полетите вместе со мной. Позвольте остальным людям вернуться домой и защищать родину».

На этом все и закончилось. Разговор пришлось прекратить. Существовавшая на флоте дисциплина не позволяла мне задать командиру больше ни одного вопроса. Я вернулся в свою казарму расстроенный, обозленный на весь мир и отчаявшийся увидеть Фудзико и моих родных. Лишь много месяцев спустя я узнал, что капитан-лейтенант Накадзима, выбрав меня в качестве своего пилота, фактически спас мне жизнь. Те пилоты, которые вернулись домой, позднее были переведены на авианосцы, отправившиеся к Мидуэю, где 5 июня японский флот потерпел сокрушительное поражение. Почти все летчики, покинувшие Бали, погибли.

Но следующие несколько недель стали для меня просто ужасными. Я расстроился и впал в отчаяние, а на всё это вдобавок наложились физические недомогания.

Нашим следующим пунктом назначения стал Рабаул, находящийся в 2500 милях на восток от Бали. Это было слишком много для истребителя «Зеро». Вместо того, чтобы перебросить группу пилотов на транспортном самолете, летающей лодке или даже на быстроходном военном корабле, нас загнали, как скот, на старый, грязный, тихоходный транспорт. Более 80 человек втиснулись на старую калошу, которая едва ползла со скоростью 12 узлов. В качестве защиты нам выделили лишь один небольшой сторожевик. [363]

Никогда я не чувствовал себя таким беззащитным и уязвимым, как во время пребывания на этом судне. Мы не могли понять, чем думает высшее командование. Всего одна торпеда с затаившейся

подводной лодки, всего одна 500-фн бомба с пикировщика, и этот дряхлый транспорт разлетится на тысячу кусков! В это было трудно поверить, но факт остается фактом. Командование решило рискнуть половиной летчиков-истребителей на этом театре, в том числе имеющими огромный боевой опыт, загнав их на этот плавучий антиквариат. Недовольный и мрачный, я окончательно пал духом, кроме того, еще и заболел. Я провалялся на своей койке в трюме корабля весь двухнедельный переход от Бали до Рабаула.

Корабль трещал и стонал, выписывая противолодочный зигзаг. Каждый раз, когда мы пересекали кильватерную струю сторожевика, корабль кренился и шатался, словно пьяный. Условия в трюме были просто чудовищными. Жара стояла невыносимая. Все 2 недели я лежал, промокший до нитки, так как пот струился буквально ручьями. В трюме тошнотворно воняло краской, и заболели буквально все пилоты, находившиеся вместе со мной. После того как мы прошли мимо острова Тимор, уже занятого нашими войсками, сторожевик внезапно развернулся и растаял вдали. Но теперь я болел уже всерьез. Временами мне казалось, что я умираю, и я надеялся, что смерть избавит меня наконец от ужасных страданий.

Но даже самые тяжелые испытания приносят хоть какую-то награду. Все путешествие рядом со мной находился юный лейтенант, недавно назначенный командиром моего звена. Лейтенант Дзунити Сасаи был одним из самых замечательных людей, которых я когда-либо встречал. Он закончил Военно-морскую академию, а потому был незнаком с проблемами, которые приходилось решать унтер-офицерам. Кастовая система флота была настолько жесткой, что даже если бы мы подышали в трюмах, от лейтенанта совсем не требовалось там находиться, как кто-то мог бы подумать. Но Сасаи оказался совсем иным человеком. [364]

Он махнул рукой на неписаный закон, согласно которому офицерам не разрешалось заводить друзей среди нижних чинов. Пока я стонал и метался в горячке, обливаясь вонючим потом, Сасаи сидел рядом и старался облегчить мои страдания, как только мог. Каждый

раз, когда я открывал глаза, я сталкивался с его ясным и приветливым взглядом. Его дружелюбие и оказанная им помощь помогли мне перенести изнурительное путешествие.

Наконец транспорт бросил якорь в гавани Рабаула, главного порта Новой Британии. Со вздохом облегчения я выполз из трюма на причал. И тут я не поверил собственным глазам. Если Бали был земным раем, то Рабаул словно вынырнул из самых глубин ада. Наша авиагруппа должна была базироваться на узкой и пыльной взлетной полосе. Это был самый плохой аэродром, который я когда-либо видел. Совсем рядом с этим якобы аэродромом на 700 футов вверх поднимался конус вулкана. Каждые несколько минут земля содрогалась, вулкан глухо ворчал, а потом выплевывал кучу камней и облако густого, удушливого дыма. Позади вулкана стояли унылые и голые горные пики, лишенные даже признаков растительности.

Как только мы покинули корабль, пилотов увезли на аэродром. Пыльная дорога, по которой мы катили, ушла на несколько дюймов вглубь слоя вулканического пепла, покрывающего землю. Взлетная полоса была запущенной и грязной. При каждом шаге из-под ног взлетали облачка пыли и пепла. У пилотов невольно вырвались возгласы отчаяния, когда они увидели припаркованные там истребители. Старые машины с открытыми кабинами и неубирающимся шасси! Опять «Клод»! Я снова почувствовал себя хуже и просто упал. Лейтенант Сасаи сразу отправил меня в полудостроенный госпиталь на холме рядом с аэродромом.

Но уже на следующее утро я узнал, что Рабаул ни в коей мере не является местом ссылки, как мне сначала показалось. Рабаул находился не на периферии войны, а в самом ее центре. [365]

Когда я еще спал, неожиданно раздался сигнал воздушной тревоги. В окно я увидел дюжину двухмоторных бомбардировщиков «Мародер», которые летели над гаванью на очень малой высоте. Они метко всадили несколько бомб в транспорт «Комаки Мару», на котором мы только что прибыли с Бали. Экипаж разгружал трюмы, когда появились В-26, и матросы разбежались по всему причалу и

даже попрыгали в воду, чтобы укрыться от них. Через несколько секунд пылающий, изуродованный транспорт лег на дно. После этого бомбардировщики, на которых были видны австралийские опознавательные знаки, занялись аэродромом и припаркованными там самолетами. 3 дня подряд «Мэродеры» возвращались, чтобы отбомбиться по аэродрому и вообще по всему, что имело неосторожность двигаться. Они медленно летели на малой высоте, а их стрелки развлекались пальбой по чему попало. Ни один человек не мог высунуть нос наружу, так как немедленно навлекал на себя огонь нескольких тяжелых пулеметов.

Эти атаки оказались лучшим лекарством для меня. По крайней мере, в Рабауле можно было надеяться на схватки, которые вытащат меня из болота, в которое я погрузился, проведя несколько недель на земле. Я начал упрашивать доктора немедленно выписать меня из госпиталя. Я уже предвкушал, как сожму в ладонях ручку управления «Зеро».

Но доктор только рассмеялся. «Вы проведете здесь еще несколько дней, Сакаи. Нет смысла выписывать вас сейчас. У нас просто нет истребителей. Когда придут самолеты, я тут же вас выпущу».

Через 4 дня я почувствовал себя значительно лучше и покинул госпиталь. Вместе с 19 другими пилотами я поднялся на борт четырехмоторной летающей лодки, которая прибыла в этот день утром. Скоро мы снова были в воздухе. Дело в том, что авиатранспорт «Касуга» доставил 20 новых истребителей для нашей эскадрильи. Однако постоянные вражеские налеты помешали «Касуге» прибыть <sup>[366]</sup> в Рабаул, и вместо этого транспорт ожидал у острова Бука в 200 милях от Рабаула. Гидросамолет должен был доставить нас туда.

А через 2 часа мы вернулись в Рабаул, ликующие, как мальчишки. Только вместо игрушек мы получили 20 новеньких истребителей, полностью заправленных, вооруженных и готовых к бою. Однако вражеский самолет-разведчик в тот же день заметил наши

истребители, стоящие на полосе, и удрал, прежде чем мы успели взлететь. В Рабауле снова стало тихо, если не считать постоянного ворчания вулкана.

В течение следующих нескольких недель в Рабаул потоком шли новые истребители и бомбардировщики. Командование наращивало силы авиации, чтобы начать воздушное наступление против Австралии и Порт-Морсби на Новой Гвинее. Нам сообщили, что планом операции предусматривается полная оккупация Новой Гвинееи.

В начале апреля 30 летчиков авиакорпуса «Тайнань» были переведены на новую авиабазу Лаэ, расположенную на восточном берегу Новой Гвинееи. На новое место нашу группу повел капитан 1 ранга Масахиса Сай-то. Так началась одна из самых жестоких воздушных битв всей Тихоокеанской войны. Находясь всего в 180 милях от главного бастиона союзников в Порт-Морсби, мы сразу начали сопровождать бомбардировщики, которые прилетали из Рабаула, чтобы атаковать вражеские позиции в этом районе. Такие налеты производились почти ежедневно. Однако война перестала быть односторонней. Очень часто в тот самый момент, когда мы бомбили Порт-Морсби, истребители и бомбардировщики союзников наносили удар по Лаэ. Отвага пилотов союзников поразила нас, они охотно принимали бой. Каждый раз во время атаки Лаэ мы встречали их, и несколько самолетов союзников либо получали повреждения, либо вообще не возвращались на базу. Наши налеты на Порт-Морсби наносили союзникам дополнительные потери. [367]

Особо следует подчеркнуть, что летчики-истребители союзников без колебаний принимали бой. Несмотря на соотношение сил, их истребители сразу бросались в атаку. При этом они прекрасно понимали, что их самолеты уступают по своим летным характеристикам «Зеро». Более того, почти все наши пилоты были закаленными ветеранами. Эти два фактора давали нам ощутимое преимущество. Но нам приходилось сражаться с отважным противником. Вряд ли они уступали тем из наших летчиков, которые

3 года спустя начали отправляться в полеты, из которых не было возврата. [368]

## ГЛАВА 12

8 апреля я вылетел вместе с 8 другими пилотами из Рабаула на новую базу в Лаэ. Когда я кружил над аэродромом, то начал ворчать. Где ангары, где ремонтные мастерские, где вышка управления полетами? Где вообще аэродром? Только маленькая, грязная взлетная полоса. Я чувствовал себя так, словно сажусь на палубу авианосца. С трех сторон полосу окружали зубчатые горные хребты Папуа, с четвертой, откуда я заходил на посадку, ее ограничивал океан.

21 пилот прилетел сюда несколько дней назад, и сейчас они встречали нас в конце полосы, когда мы рулили к местам стоянки самолетов. Хонда и Ёнекава, мои ведомые во время боев за Яву, первыми приветствовали меня.

«Добро пожаловать, Сакаи! — крикнул Хонда, широко улыбаясь. — Самое чудесное место в мире приветствует тебя!»

Я посмотрел на Хонду. Он, как обычно, шутил, хотя я не видел никаких поводов для веселья в этой проклятой дыре. Взлетная полоса имела длину не более 3000 футов и шла перпендикулярно горному склону почти до самой воды. Рядом с пляжем находился маленький ангар, весь изрешеченный осколочными и пулевыми пробоинами. В траве валялись проржавевшие обломки 3 австралийских транспортных самолетов, и повсюду виднелась разбитая техника. В прошлом месяце во время высадки десанта наши самолеты не раз бомбили и обстреливали ангар. [369]

Аэродром Лаэ использовался австралийцами для доставки снабжения и вывоза золотой руды, добытой в коях Кокода, расположенных далеко в горах Оуэн Стэнли. Добраться до копей по земле было почти невозможно, так как густые, влажные джунгли и крутые горные склоны вставали на пути. Маленькая гавань была такой же заброшенной, как аэродром. Небольшое судно

водоизмещением около 500 тонн, тоже австралийское, лежало на дне, глубоко погрузившись в ил. Из воды рядом с маленьким пирсом торчали его корма и мачта. Это был единственный корабль поблизости. Я был убежден, что Лаэ — это худший из всех аэродромов, какой я когда-либо видел, не исключая Рабаула и даже передовых аэродромов в Китае.

Однако ничто не могло ухудшить настроение Хонды. «Говорю тебе, Сабуро, — настаивал он, — что ты прибыл в лучшие охотничьи угодья на земле. Не позволяй аэродрому или джунглям обмануть тебя. Нам никогда еще не подворачивалась такая удобная возможность пополнить счет». При этом он продолжал улыбаться. Хонда говорил совершенно серьезно, ему действительно здесь нравилось. Он объяснил, что летчики с этой забытой богом базы вели воздушные бои 2 дня подряд перед нашим прибытием. 5 апреля 4 «Зеро» из Лаэ сопровождали 7 бомбардировщиков, атаковавших Порт-Морсби, и сбили 2 вражеских истребителя, потеряв один свой. На следующий день в полет снова отправились 4 истребителя. Торжествующие пилоты сообщили, что сбили 5 вражеских самолетов. Вчера, 7 апреля, 2 «Зеро» перехватили 3 вражеских бомбардировщика на Саламауа и во время погони сбили 2. Третий был вероятно сбит. Но вражеские стрелки захватили с собой один «Зеро».

Для Хонды бой был самым важным в жизни делом. Его совершенно не волновало, что летать приходилось из гнусной дыры. Ему на это было наплевать.

Во второй половине дня мы собрались на аэродроме возле командного пункта для инструктажа. Я использую <sup>[370]</sup> слова «командный пункт» в переносном смысле, потому что его не существовало. Этот «командный пункт» можно было бы назвать хижинкой, если бы у него были хотя бы стены! Имелся хилый навес, с которого свисали циновки, служившие и стенами, и дверями. Помещение было не слишком большим, и когда собирались все 30 летчиков, там едва хватало места. Посреди хижины стоял грубый стол, наспех сколоченный из досок. Освещали «командный пункт»

несколько свечей и одна керосиновая лампа. Телефоны работали от батарей.

После того как капитан 1 ранга Сайто проинструктировал нас, мы отправились в казарму. Рядом с командным пунктом я увидел все автомобили, имевшиеся в Лаэ. Первым из них был древний, ржавый, скрипящий «Форд», вторым — полуразвалившийся грузовик и третьим — цистерна-заправщик. Они обслуживали всю базу. Ангаров на аэродроме не было. Мы не имели даже вышки управления полетами! Однако, к моему сильному разочарованию, Лаэ не сумел остудить пыл Хонды и Ёнекавы. Хонда подхватил мой вещевой мешок и, пока мы шли к казарме, весело напевал. По пути Ёнекава показывал мне местные достопримечательности.

200 моряков обслуживали зенитки, расставленные вокруг аэродрома. Они-то и составляли весь гарнизон Лаэ. Эти 200 человек, 100 человек авиамехаников и 30 пилотов составляли все японские войска, находившиеся в Лаэ. За все время нашего пребывания там и до захвата Лаэ союзниками в 1943 году не делалось никаких попыток обустроить базу. Точно так же туда не перебрасывали никаких войск.

20 унтер-офицеров и 3 рядовых летчика набились в одну хижину. Это так называемое здание имело размеры 6 на 10 ярдов. В центре стоял стол, который мы поочередно использовали для еды, письма, чтения. Вдоль стен вплотную стояли походные кровати. Несколько свечей составляли все освещение. Эта казарма была типичной туземной хижинкой, пол которой был поднят над землей на 5 футов. [371]

Подниматься в нее приходилось по шаткой лестнице. Позади казармы стояла большая цистерна с водой. Солдаты срезали днище бочки из-под топлива и превратили ее в импровизированную ванну. Существовало неписанное правило, чтобы все летчики каждую ночь обязательно принимали ванну. Еще несколько взрезанных топливных бочек использовались на кухне и для стирки.

К кухне был приписан вестовой. Он был очень занятым человеком, так как кормить в течение дня 65 человек было совсем не



просто. Однако, несмотря на напряженные бои, которые длились несколько следующих недель, каждый летчик находил время ежедневно выстирать свое белье. Мы могли жить в грязной дыре, но ни один человек не желал зарастать грязью.

Неподалеку от вкопанных в землю бочек солдаты вырыли примитивные щели, которые служили бомбоубежищами. Когда появлялись вражеские бомбардировщики, они летели над самыми деревьями, чтобы застать нас врасплох. Но убежища заполнялись в рекордно короткий срок людьми, которые поспешно выпрыгивали из хижин, бочек-ванн и туалетов.

Мы жили в 500 ярдах к востоку от аэродрома и к самолетам нам приходилось добираться пешком. Такая роскошь, как доставка на автомобиле, появлялась, лишь когда приходил приказ на срочный взлет. Тогда «Форд» забирал нас.

В 500 ярдах к северо-востоку от полосы находилась офицерская казарма. Их хижина была точно такой же, как наша. Единственным преимуществом офицеров было то, что в хижине жили всего 10 человек. Они пользовались всеми теми же удобствами, но их было вдвое меньше. Командир базы, его заместитель и помощник жили в крошечной хижине, стоящей рядом с офицерской.

В течение 4 месяцев каждый день мы выполняли практически одни и те же задания, которые быстро превратились в занудную рутину. В 02.30 поднимались механики и техники, которые начинали готовить наши истребители. Через час ординарцы будили пилотов. [372]

Завтракали мы обычно в хижине и лишь иногда — на воздухе рядом с командным пунктом. Наше меню было однообразным и неизменным. Чашка риса, суп из соевой пасты с сушеными овощами и маринованные огурцы составляли завтрак. В первый месяц рис мешался с совершенно несъедобным ячменем, чтобы экономить запасы. Однако после 4 недель непрерывных боев нам перестали подавать ячмень. Но в любом случае наш паек в Лаэ был совершенно недостаточным.

После завтрака 6 пилотов шли к самолетам, прогревали моторы и готовили их к взлету. Предполагалось, что это будут перехватчики. Они стояли в конце взлетной полосы, готовые к немедленному старту. В Лаэ мы никогда не проводили разведывательных полетов, а о существовании радара даже не подозревали. Но 6 истребителей могли подняться в воздух в считанные секунды.

Те пилоты, которые не участвовали в намеченных вылетах, ждали вокруг командного пункта. Так как обсуждать было решительно нечего, кроме воздушных боев, чтобы скоротать время, мы играли в шахматы и шашки.

В 8 утра группа «Зеро» поднималась в воздух для патрулирования. Отправляясь на охоту, они летели к позициям противника самым коротким маршрутом вдоль долины Морсби. Если приходило задание сопровождать бомбардировщики, мы летели на юго-восток вдоль берега Папуа и встречались с бомбардировщиками где-то в районе Буны.

В полдень мы обычно возвращались в Лаэ на ленч. Но это была не та трапеза, ради которой стоило возвращаться. Еда была той же самой, а вдобавок точно такую же мы получали на ужин. Ленч состоял из чашки вареного риса и порции консервированной рыбы или мяса. Офицеры питались немногим лучше. Их пайки были точно такими же, но 5 ординарцев усердно старались, что офицерская еда хотя бы выглядела иначе.

В промежутках между 3 официальными приемами пищи пилоты закусывали фруктами, пили сок, сосали <sup>[373]</sup> конфеты, чтобы как-то компенсировать нехватку витаминов и калорий в пайке.

Примерно в 5 вечера все пилоты собирались для ежедневных занятий гимнастикой. Физические упражнения требовались, чтобы сохранить наши тела сильными и подвижными, а реакцию быстрой. После групповых упражнений все летчики, которые не должны были дежурить на аэродроме, расходились по казармам, чтобы поужинать и вымыться. У них еще оставались 2–3 часа для того, чтобы почитать и написать письма домой. К 8 или 9 вечера мы уже лежали на койках.

Все развлечения носили импровизированный характер. Пилоты часто играли на гитарах, укулеле, аккордеонах, гармониках, собирались вместе, чтобы попеть японские песни.

Если на базе в Рабауле имелось достаточное количество туземцев, которые использовались на различных работах, нам в Лаэ везде и всюду приходилось обходиться собственными силами. Самая ближайшая деревня находилась на расстоянии 2 мили, и мы не могли ни уговорами, ни силой заставить туземцев находиться на аэродроме, который почти ежедневно подвергался налетам вражеской авиации. Их пугали ревущие самолеты, треск пулеметов и разрывы бомб.

Такой была жизнь в Лаэ. Отвратительная жратва и тяжелая ежедневная работа стали привычной рутинной. Почту нам не доставляли, и отдыхать было просто негде. Женщины? В Лаэ буквально все спрашивали: «А что это такое?»

Однако наш моральный дух оставался высоким. В нашей повседневной жизни определенно не хватало удобств, даже самых необходимых, но это никого не огорчало. Мы находились здесь не для того, чтобы развлекаться, а для того, чтобы сражаться. Мы желали сражаться. В конце концов, для чего нужны летчики-истребители, если не для того, чтобы уничтожать вражеские самолеты в бою? На Бали, который можно с полным основанием назвать земным <sup>[374]</sup> раем, люди постоянно ворчали. Там мы сидели на земле, и связанные крылья наших «орлов» были для нас самым тяжелым наказанием.

Следует напомнить, что личный состав истребительного отряда в Лаэ не походил на летчиков других авиабаз. Каждый из нас прошел тщательный отбор. В Лаэ наши офицеры собрали тех, кто жаждал только одного — надавить гашетку пушки, когда «Зеро» пристроится в хвост вражескому самолету.

11 апреля я снова побывал в бою. Возвращение оказалось очень удачным, так как в первый раз мне удалось за один день сделать «дуплет». Перспектива снова вступить в бой после 2 месяцев вынужденного безделья серьезно беспокоила меня. Еще накануне, 10 апреля, не предполагалось отправить меня в полет, я должен был

оставаться на земле, когда остальные пилоты наслаждались ежедневными схватками. 6 наших истребителей сопровождали 7 бомбардировщиков к Порт-Морсби и сбили 2 вражеских бомбардировщика, попытавшихся улизнуть с аэродрома. Еще один был вероятно сбит. Позднее в тот же день 3 дежуривших «Зеро» взлетели с аэродрома Лаэ и успели перехватить несколько вражеских бомбардировщиков над Саламауа.

Наш вылет 11 апреля был, скорее, ознакомительным. Вместе с 8 другими пилотами, только что прибывшими в Лаэ, мы взлетели, построились тремя клиньями и полетели в Порт-Морсби. Во время полета вдоль побережья мы постепенно набирали высоту. Погода была отличной, белые песчаные пляжи сверкали на солнце. Затем перед нами возник хребет Оуэн Стэнли, поднимающийся на высоту 15000 футов над океаном. Несмотря на большую высоту, снег не покрывал вершины пиков, а на их склонах стояли стеной те же самые ужасные джунгли.

На высоте 16500 футов мы пересекли хребет. И сразу же мы оказались в совершенно ином мире. Вражеском мире. Я не сумел увидеть ни одного корабля на обширных, темно-синих просторах Кораллового моря. Вода была <sup>[375]</sup> невероятного глубокого синего цвета, и простиралась во все стороны, насколько достигал глаз. Горный склон под нами опускался к югу, но более полого, чем возле нашего аэродрома. А в остальном все было точно так же.

Примерно через 45 минут после взлета у меня под крыльями замелькали постройки авиабазы Порт-Морс-би. На земле я мог видеть большое количество самолетов различных типов. Многие из них рулили с летного поля на стоянки в джунглях, где они были бы укрыты от воздушного налета густой листвой, так как вражеский аэродром окружали настоящие заросли. Зенитные орудия молчали, вероятно, мы находились слишком далеко. Ситуация казалась благоприятной для обстрела аэродрома. Мы могли расстрелять самолеты на земле, прежде чем противник успеет спрятать их в

укрытиях. Но приказ был четким: ознакомительный полет, в крайнем случае воздушный бой, и никаких обстрелов.

Мы пролетели над Порт-Морсби и повернули в сторону Кораллового моря. Спустя некоторое время мы повернули на обратный курс и снова пролетели над вражеской базой. Здесь мы с удивлением обнаружили, что вражеские пилоты и зенитчики по-прежнему нас полностью игнорируют.

Мы пролетели над аэродромом, теперь солнце оказалось у нас прямо за спиной. Следуя на крейсерской скорости, мы, наконец, заметили вражеские самолеты. Это были 4 истребителя P-39, первые «Аэрокобры», которые я встретил. Они летели почти прямо на нас, на расстоянии 3 мили и чуть левее. Было невозможно сказать, заметили они нас или нет. Я сбросил свой подвесной бак и дал полный газ, два моих ведомых последовали за мной. Я поравнялся с головным истребителем и жестом сообщил лейтенанту Сасаи о замеченных самолетах, попросив прикрыть нашу атаку. Сасаи махнул рукой вперед, показывая: «Атакуйте. Мы вас прикроем».

«Аэрокобры» никак не реагировали. Нам повезло. Так как ослепительное солнце било прямо в глаза американским <sup>[376]</sup> пилотам, они не сумели заметить наши приближающиеся истребители. P-39 летели двумя парами, первая находилась в 300 ярдах впереди второй.

Я поставил Хонду чуть позади и выше себя, а менее опытному Ёнекаве приказал следовать точно за моим истребителем. В это время мы находились всего в 500 ярдах от вражеских истребителей, доворачивая влево. Через несколько секунд мы были готовы атаковать. Если американцев по-прежнему будет слепить солнце, мы сможем сбить их прежде, чем они узнают о нашем присутствии.

Но в тот момент, когда я уже был готов ринуться в атаку, я решил нанести удар по-другому. Если я атакую их с пикирования, я потеряю преимущество солнца, находящегося позади меня. Вместо этого я сразу толкнул ручку вперед и бросил истребитель в пике. Хонда и Ёнекава держались за мной, как приклеенные. Мы снизились, круто развернулись и оказались в просто идеальной позиции.

Замыкающие американские истребители теперь находились чуть выше и впереди меня, не подозревая о нашем приближении. Солнце все еще слепило их, и я быстро сокращал дистанцию, ожидая, пока по цели просто невозможно будет промахнуться. Два Р-39 летели практически крыло к крылу, и на расстоянии 50 ярдов они заполнили кольца прицела. Вот! Я нажал гашетку пушки, и через пару секунд с первой «Аэрокоброй» было покончено. Снаряды ударили в центр фюзеляжа. Полетели куски металла. Из самолета вырвалась струя пламени, повалил дым.

Я скользнул на крыло и взял на прицел вторую «Аэрокобру». Снова снаряды попали в цель, взорвавшись внутри фюзеляжа. Обе «Аэрокобры» сразу потеряли управление.

Я выровнял истребитель и сразу же заложил крутой вираж, готовясь пристроиться в хвост двум ведущим истребителям. Но бой уже закончился! Оба Р-39, кувыркаясь, летели к земле, ярко пылая и волоча за собой хвосты дыма. Они были сбиты так же быстро, как та пара, которую я застиг врасплох. Я увидел один «Зеро», выходящий <sup>[377]</sup> из пике. Им управлял Хироёси Нисидзава. Второй «Зеро», добившийся успеха, пилотировал Тосио Ота. Он уже свечой шел вверх, чтобы пристроиться к группе.

Было трудно поверить, но весь бой длился не более 5 секунд, и 4 вражеских истребителя уже догорали на земле внизу. Особенно приятно было то, что победы одержали молодые пилоты. Нисидзава исполнилось 23 года, а Ота — только 22.

Здесь необходимо дать небольшое пояснение. Как говорилось ранее, все пилоты в Лаэ были отобраны специально. Самым главным критерием были их летные способности. Но эти двое молодых пилотов выделялись даже среди тех, кто летал со мной. Многие из нас были закаленными в боях ветеранами, поэтому новички учились очень быстро. Нисидзава и Ота показали себя блестящими пилотами. Позднее они оба стали, как и я, лучшими асами Тихоокеанской войны. Очень часто мы летали вместе, и остальные пилоты называли нас «тройкой чистильщиков».

Нисидзава и Ота, с моей точки зрения, вполне заслуживают, чтобы их называли гениями пилотажа. Они не пилотировали свои истребители, они просто становились частью своего «Зеро». Летчики буквально сливались каждой клеточкой с истребителем, и со стороны начинало казаться, что самолет ведет себя, как разумное существо. Они были одними из величайших японских летчиков.

Оба летчика видели себя только в роли пилотов истребителей. Все было подчинено одной задаче — повышать свои боевые качества. Их умение делало их страшными противниками. Даже против истребителя, который превосходил «Зеро» по своим характеристикам — такие мы постоянно встречали в конце войны, — их доблесть позволяла им нападать на несколько вражеских самолетов и выходить из схватки победителями.

Хироёси Нисидзава стал величайшим японским асом. Однако он таковым совершенно не казался. При первом взгляде на Нисидзаву любой невольно начинал его жалеть. <sup>[378]</sup>

Этому человеку самое место было на больничной койке. Он был высоким для японца, ростом почти 173 см, но при этом весил всего 64 кг, и казалось, что кости вот-вот проткнут кожу. Нисидзава почти постоянно болел малярией и страдал от тропических язв. Его лицо всегда было бледным.

Несмотря на искреннее восхищение других пилотов, Нисидзава мало кого удостаивал своей дружбы. Он замыкался в себе, и эту скорлупу ледяного недружелюбия пробить было почти невозможно. Очень часто за целый день Нисидзава не произносил ни одного слова. Он вполне мог не ответить на обращения своих ближайших друзей, людей, вместе с которыми он летал и сражался. Мы привыкли к тому, что он постоянно прогуливается в одиночестве, отдельно от своих друзей, молчаливый и печальный, хотя это было совершенно необычно для человека, вызывающего всеобщее восхищение. Если можно так выразиться, Нисидзава был «только пилотом». Он жил и дышал, чтобы летать, а летал он ради двух вещей. Первой была

радость, которую он испытывал в этом странном и чудесном мире — небесах, а второй был бой.

Как только его самолет поднимался в воздух, этот странный и флегматичный человек сразу же неузнаваемо менялся. Его сосредоточенность, его молчание, его отстраненность исчезали так же быстро, как исчезает темнота на рассвете. Для всех, кто летал вместе с ним, он превращался в «Дьявола». В воздухе он становился непредсказуем, как всякий гений. Его истребитель покорно отзывался на каждое едва заметное прикосновение к ручке управления. Я никогда не видел, чтобы кому-либо удавалось сделать со своим истребителем то же самое, что вытворял Нисидзава со своим «Зеро». От его пилотажа буквально захватывало дух. Блестящее и непредсказуемое исполнение фигур заставляло сердце замирать. Он был птицей, но при этом летал так, как никаким птицам даже не снилось.

Нисидзава обладал необычайно острым зрением. Там, где все мы видели только небо, Нисидзава со своей сверхчеловеческой <sup>[379]</sup> зоркостью мог различить крошечные точки вражеских самолетов. Он полностью оправдывал свою кличку «Дьявол», однако дьяволом он становился только среди лазури и облаков. Этот человек был одарен настолько, что все мы, даже я сам, признавали его гением полета.

Тосио Ота был его прямой противоположностью. Симпатичный юнец, Ота был дружелюбным и общительным. Он всегда был готов присоединиться к веселью, каким-то общим забавам, радостно смеялся над шутками. Ота инстинктивно чувствовал, кому из пилотов требуется помощь, и в небе, и на земле. Он был выше и плотнее меня, но, как и Нисидзава, не имел боевого опыта до прибытия в Лаэ. Хотя Ота ничуть не походил на Нисидзаву, его летное мастерство также было быстро признано всеми. Ота всегда летал в качестве ведомого командира эскадрильи, прикрывая его.

Ота ничуть не походил на образцовых героев. Он легко менял настроение, то впадая в грусть, то веселясь, очень быстро сходил с



людьми. Аура героя совершенно не вязалась с его улыбающимся мальчишеским лицом. Такого парня скорее можно было встретить дома, где-нибудь в ночном клубе, а не на забытом богами аэродроме Лаэ. Однако его приятельские отношения со многими пилотами ничуть не снижали уважения, которое внушало его летное мастерство. Даже такой суровый человек, как Хонда, высоко ценил его, хотя Хонда, как и Ёнекава, боялись Дьявола и сторонились его. [380]

### ГЛАВА 13

Союзники начали гнать подкрепления и технику в Порт-Морсби все усиливающимся потоком. Поэтому наше верховное командование потребовало, чтобы мы проводили более частые и сильные атаки против аэродромов, наземных сооружений и порта.

17 апреля я в первый раз вылетел сопровождать бомбардировщики для атаки вражеских сооружений. Бомбардировщики прикрывали 13 «Зеро», а не 6 или 7, как обычно. Наши разведчики сообщили, что ожидается более сильное противодействие истребителей союзников, чем ранее.

Я беспокоился о своих пилотах. Морской летчик 1 класса Ёсио Миядзаки выглядел совсем изможденным после затяжного приступа диареи, и я не считал, что он готов летать. Но, несмотря на мои возражения, Миядзаки отказался оставаться на земле.

Сначала я всерьез опасался, что лихорадка помешает ему держаться в строю во время полета, но когда мы приблизились к Порт-Морсби, мои опасения улетучились. Миядзаки уверенно держался вместе с моей группой из 6 истребителей, которые прикрывали бомбардировщики сверху, и 7 остальными «Зеро».

Бомбардировщики летели на высоте 1600 футов, а мы — на 1500 футов выше. В таком строю мы и пересекли хребет Оуэн Стэнли. Вскоре показался Порт-Морсби. 7 «Зеро», державшиеся ближе к бомбардировщикам, прекратили змейки и круто пошли вверх, все еще держась тесной группой. [381]

Вскоре мы заметили истребители Р-40, которые пикировали с большой высоты, чтобы атаковать бомбардировщики. При виде поднимающихся им навстречу «Зеро» вражеские истребители смешали строй и шарахнулись в разные стороны.

Семерка наших истребителей вернулась на прежнее место. Под нашими бомбардировщиками замелькали вспышки пламени и появились клубки дыма, но зенитные снаряды рвались на 1500 футов ниже. Однако эти разрывы были зловещим признаком. Мы сразу нарушили строй и начали отчаянно маневрировать, чтобы уклониться от снарядов. Очень вовремя. Противник поставил вторую огневую завесу в опасной близости к нам, но все-таки недостаточно близко, чтобы повредить самолеты.

Уже когда мы снова заняли свое место в строю, бомбардировщики и их непосредственное сопровождение стали набирать высоту, выжимая из своих моторов всю мощность. Мы знали, что третий залп зениток придется в самый центр строя бомбардировщиков, если они будут и дальше лететь прежним курсом. Так и произошло. Снаряды с треском начали рваться там, где должны были оказаться наши самолеты. По неизвестным причинам американцы никак не отреагировали на наше изменение скорости и высоты. Почти каждый раз они стреляли с неизменной установкой прицелов. Они делали это с таким упрямством, что нам не составляло труда уклониться от их огня.

Бомбардировщики прошли над Порт-Морсби и начали плавно описывать широкую дугу, чтобы лечь на боевой курс. Это делалось для того, чтобы солнце оказалось сзади и не слепило пилотов и бомбардиров. Но едва бомбардировщики взяли курс на цель, как с высоты на нас обрушились 6 истребителей. Я дернул ручку на себя, поставив свой «Зеро» на попа. Остальные 5 истребителей послушно рванулись за мной, когда мы повернули прямо навстречу вражеской атаке. Но мы не получили возможности открыть огонь. Вражеские истребители отвернули <sup>[382]</sup> и разлетелись в разные стороны, продолжая пикировать. Мы вернулись на свою позицию, но лишь 2

истребителя заняли свои места рядом со мной. Миядзаки и еще 2 пилота, вероятно, просто спятили. Они повернули вниз и оказались под бомбардировщиками.

Но у меня не было времени беспокоиться о Миядзаки. Вражеские зенитчики не оставляли попыток пристреляться, и в 1500 футах под бомбардировщиками снова появились клубки разрывов. Теперь они уже не могли уклоняться, потому что лежали на боевом курсе и бомбардиры ловили на перекрестия свои цели. Я надавил на педали и отвернул от того места, где должен был взорваться следующий залп. Затем бомбардировщики пропали, скрытые из вида огромным облаком дыма, появившимся на месте целой серии разрывов. А потом — это выглядело настоящим чудом — все 7 самолетов вынырнули из клубящегося дыма. Их бомбовые люки были открыты, и черные точки бомб уже летели вниз. Я проследил, как они описывают изящную кривую, набирая скорость. При взрыве бомбы выбрасывали фонтан дыма, в центре которого мелькала яркая вспышка.

Опорожнившись, бомбардировщики начали увеличивать скорость, чтобы выскочить из сплошной стены разрывов, а потом круто повернули влево. Миядзаки по-прежнему находился под ними, и это было очень опасное место. Но без радио (мы снимали рации, чтобы увеличить дальность полета) я не мог вернуть его на положенное место, а оставить бомбардировщики без прикрытия мы просто не осмелились.

Мы прошли Порт-Морсби и оставили позади разрывы зениток. Я с облегчением вздохнул. Слишком рано! Почти в миле над нами показался одиночный Р-40, который тут же начал пикировать с невероятной скоростью. Он спускался так стремительно, что я не успел даже пальцем шевельнуть. Вот американский истребитель находится выше нас, а в следующую секунду он, словно молния, бросился на бомбардировщики. Истребитель промелькнул в <sup>[383]</sup> 600 ярдах впереди меня, и я вдруг понял, что он намерен пойти на таран!

Как американец проскочил между третьим и четвертым бомбардировщиками левого звена, я так и не понял. Это было просто невозможно, но это произошло. Ведя огонь из всех пулеметов, Р-40 прорезал строй бомбардировщиков и обрушил струю раскаленного свинца на самолет Миядзаки.

«Зеро» немедленно вспыхнул. На огромной скорости Р-40 пропал где-то внизу. Самолет Миядзаки начал плавное снижение, полыхая, как факел. А затем мелькнула ослепительная вспышка, которая разнесла «Зеро» на мелкие кусочки. Мы не сумели заметить ни одного обломка. Весь эпизод длился 3 или 4 секунды. Мы продолжали лететь домой. Над Буной наши истребители отделились от бомбардировщиков и направились в Лаэ.

Гибель Миядзаки стала тяжелой потерей для всех нас. Я был твердо убежден, что в начале войны индивидуальное мастерство наших пилотов было выше, чем у голландцев, австралийцев и американцев. Наша подготовка, которая проводилась до войны, была более тщательной, чем в любой другой стране. Для нас полет означал всё. Мы все свои силы отдавали изучению различных аспектов воздушного боя. И, разумеется, мы летали на истребителе, который был гораздо лучше вражеских. Однако в воздушных боях Второй Мировой войны индивидуальное мастерство совсем не гарантировало выживания. Разумеется, было много случаев, когда мы встречались с противником в воздушных дуэлях один на один, и тогда класс пилота приносил победу. Но такие поединки были исключением, а не общим правилом. Нашей самой большой слабостью в воздушных боях было то, что мы не умели действовать совместно. А именно это качество американцы тщательно отрабатывали во время войны.

Гибель Миядзаки, а также гибель еще 3 пилотов, сбитых в начале апреля, я склонен объяснять неспособностью наших пилотов действовать единой, сплоченной командой. [384]

При встрече с вражескими истребителями наши пилоты были склонны разлетаться в разные стороны, чтобы иметь свободу

действий, пытаясь завязать индивидуальные поединки, как это было в Первой Мировой войне. Японские пилоты, даже в конце 30-х годов, самым важным качеством самолета-истребителя считали его способность вписаться внутрь вражеского виража. Маневренность ставилась выше всех остальных характеристик.

Какое-то время эта тактика еще действовала. Но значение умения вести индивидуальную схватку сводилось к нулю, когда противник отказывался драться по нашим правилам, либо когда упорное следование заранее составленному плану снижало эффективность одиночных атак.

Через 2 дня после гибели Миядзаки 7 бомбардировщиков В-26 атаковали Лаэ. К счастью, мы заранее получили сообщение об их приближении, и 9 истребителей поднялись в воздух, чтобы встретить противника, который шел на высоте всего 1500 футов. В течение часа мы гнались за «Мэродерами», обстреливая их. В конце концов выяснилось, что нам удалось сбить лишь 1 бомбардировщик. Остальные получили различные повреждения, но сумели спастись. Это был один из самых нелепых боев, который я когда-либо видел. 9 «Зеро» не наладили никакого взаимодействия. Вместо того, чтобы группой атаковать один или два бомбардировщика и разнести В-26 на куски сосредоточенным огнем, наши пилоты метались, как ошпаренные, пытаясь действовать самостоятельно. Несколько раз истребителям приходилось спешно отворачивать, прекращая стрельбу, чтобы избежать столкновения с другим «Зеро» или не попасть под огонь своего же товарища. Было просто чудом, чтобы мы не протаранили или не перестреляли друг друга.

К тому времени, когда мы приземлились в Лаэ, я просто кипел от злости. Я выпрыгнул из кабины «Зеро», оттолкнул в сторону своих механиков и приказал незадачливым пилотам построиться. В течение 15 минут я изощренно ругал их глупость, указав каждому на его ошибки, и<sup>[385]</sup> подчеркнул, что лишь благодаря невероятному везению все мы сегодня вернулись в Лаэ живыми. Начиная с этого дня, мы каждый вечер проводили встречи, обсуждая, как улучшить

взаимодействие. Эти совещания продолжались во время странной и совершенно неожиданной паузы в воздушных боях.

23 апреля Нисидзава, Ота и я отправились в разведывательный полет к Кайруку, новой вражеской базе чуть севернее Порт-Морсби. Мы обстреляли и сожгли несколько авианосных самолетов, обнаруженных на аэродроме. Нам было приказано только провести разведку, но соблазн оказался слишком велик. Особенно после того, как мы отвратительно действовали в воздушном бою.

После возвращения был получен приказ на следующий день отправить туда 15 самолетов для обстрела аэродрома. Мы обнаружили 6 бомбардировщиков В-26, 15 истребителей Р-40 и 1 Р-39, которые, судя по всему, намеревались покинуть базу. Мы уничтожили 2 бомбардировщика и 6 Р-40, Р-39 был вероятно уничтожен. После окончания этого одностороннего боя мы полетели дальше к Порт-Морсби и сожгли стоящую на якоре летающую лодку РВУ. Вероятно, мое стремление наладить совместные действия было чрезмерно сильным — особенно потому, что летели такой большой группой — однако я закончил день, не сбив ни одного самолета. Ни одного самолета не сбил и Нисидзава, к своему огромному разочарованию.

На следующий день мы вернулись в Порт-Морсби. Несмотря на тяжелые потери накануне, противник оказал нам сильное сопротивление. 7 Р-40 отважились вступить в бой с нашими 15 истребителями. 6 вражеских самолетов рухнули на землю, объятые пламенем. Мы не понесли потерь, и когда небо было очищено, обстреляли аэродромы Порт-Морсби и Кайруку, уничтожив при этом 5 В-26 и 2 Р-40.

Очевидно, наша новая попытка добиться слаженности была эффективной. Но при этом она не принесла никакой <sup>[386]</sup> выгоды лично мне и Нисидзава. Уже два боя подряд, в которых другие пилоты увеличили свой счет, мы не сумели сбить ни одного самолета. Мы спорили до глубокой ночи, анализируя свои действия в бою. Мы пытались понять, что же делали не так. Все казалось правильным, но

холодные факты говорили обратное. Ни одна наша пуля не попала в цель.

Следующий воздушный бой состоялся 26 апреля. Снова я вернулся, никого не сбив. И снова Нисидзава не сбил ни одного самолета, хотя другие пилоты уничтожили 3 Р-40.

Нисидзава был озадачен. Он махнул рукой на дистанционный прицел и вцепился в один Р-40, пилот которого отчаянно пытался избавиться от преследователя. Нисидзава подошел вплотную к американскому истребителю и открыл по нему огонь из пушек и пулеметов. И все-таки американец улизнул.

29 апреля было днем рождения императора Хирохито, и наш командир решил устроить небольшой праздник в честь этого события. Все люди, имевшие хоть какой-то опыт повара, были отправлены на кухню и приготовили самый лучший завтрак, какой позволяли наши скудные ресурсы. В предыдущие дни союзники даже не пытались бомбить Лаэ. Эта передышка и расслабленная обстановка праздника должны были заставить нас немного ослабить бдительность. Во всяком случае, союзники явно на это надеялись. В 07.00 мы едва заканчивали завтрак, как наблюдатели закричали: «Вражеские самолеты!» И немедленно утреннюю тишину нарушил противный нестройный лязг. Для подачи сигналов мы использовали ведра, канистры и мелкие тазы. В общую какофонию вплелись звуки двух горнов. Так работала наша система оповещения.

Мы помчались к взлетной полосе, но опоздали. Вокруг начали рваться бомбы. Мы посмотрели вверх и увидели старых приятелей — тяжелые бомбардировщики В-17. 3 самолета кружили на высоте 20000 футов. Они сбросили всего несколько бомб, но, учитывая большую высоту,<sup>[387]</sup> точность бомбометания оказалась просто потрясающей. 5 «Зеро» превратились в пылающие обломки. Еще 4 истребителя были серьезно повреждены, их изрешетили осколки бомб. Из 6 подготовленных к взлету истребителей уцелели всего 2.

Ота и еще один пилот первыми добежали до них. В считанные секунды они запустили моторы и понеслись по взлетной полосе.

Когда мы все добрались до своих самолетов, взлетать было уже поздно. 3 В-17 и 2 «Зеро» скрылись из вида. Учитывая большую скорость В-17, было бесполезно пытаться догнать их. Время тянулось мучительно медленно, мы дружно проклинали бомбардировщики и ждали, когда вернется Ота. Примерно через час одиночный «Зеро» пошел на посадку. Это был Эндо. «Мы атаковали их во время набора высоты и постарались сработать как можно лучше. Ота повредил один бомбардировщик и все еще стрелял по нему, когда у меня кончились боеприпасы. Поэтому я полетел домой».

Прошел еще час, но Ота так и не вернулся. Мы уже начали беспокоиться. Ота был другом практически каждого из нас. Блестящий пилот, он осмелился в одиночку атаковать 2 сильно вооруженных В-17. Эндо чуть не рвал на себе волосы и называл себя дураком за то, что рискнул оставить Оту одного.

Прошли еще 15 минут, и капитан 1 ранга Сайто высунул голову из командного пункта и радостно крикнул нам: «Эй! С ним все в порядке! Ота только что радировал из Саламауа. Он точно сбил один В-17, но сел, потому что кончилось топливо. Скоро он вернется».

Чудесная новость! Однако у нас еще осталось незаконченное дело. 6 летчиков, включая Нисидзаву и меня, были выбраны, чтобы «вернуть поздравления по случаю дня рождения императора» в Порт-Морсби. Мы чувствовали бы себя увереннее, если бы имели 16 «Зеро». Однако наши 6 «Зеро» остались единственными исправными самолетами. Противник наверняка ожидал возмездия за свое дерзкое нападение на Лаэ. Предвкушая, как попадем под <sup>[388]</sup> шквал огня дожидаящихся нас зениток, мы пересекли горный хребет на высоте 16000 футов. Но вместо того, чтобы лететь к Порт-Морсби на большой высоте, мы спикировали сразу, как только миновали горы. Затем мы резко набрали высоту и спикировали прямо на вражескую базу. Все вышло отлично! Все расчеты противника пошли прахом. Никто не ожидал от нас такой тактики.

По широкой дуге мы прошли над аэродромом, держась над самой землей. Десятки механиков и техников толпились вокруг



бомбардировщиков и истребителей, готовя их к взлету. Это означало, что самолеты полностью заправлены и вооружены — просто идеальная ситуация для внезапного обстрела.

Промахнуться по таким мишеням было невозможно, и мы щедро поливали пулями и снарядами взлетную полосу. Я видел, что люди на земле изумленно таращились на нас, с трудом веря собственным глазам. 6 «Зеро», возникшие ниоткуда!

Первый заход мы выполнили без помех. Ни одно оружие не выстрелило по нам. Прочесав взлетную полосу по всей длине, мы круто развернулись и сразу пошли на второй заход. Перед нами разворачивалась приятная картина. 3 истребителя и бомбардировщик ярко пылали. На этот раз мы обстреляли другую шеренгу самолетов. Длинные очереди пушек и пулеметов обрушились на вражеские самолеты. Мы повредили 4 бомбардировщика и истребителя, хотя на этот раз ни один из них не загорелся. Когда мы начали второй заход, люди побежали в разные стороны, хотя несколько десятков остались на земле, сраженные нашими пулями. Всего мы выполнили 3 захода, после чего умчались на большой скорости. Лишь когда мы улетали от аэродрома, впервые заговорили зенитки. Я только усмехнулся. Пусть себе тратят боеприпасы.

Но в 05.30 на следующий день противник отплатил нам. 3 «Мэродера» подкрались на минимальной высоте, держась не выше 600 футов. Земля вздрагивала и сотрясалась, когда В-26 клали бомбы прямо на нашу взлетную <sup>[389]</sup> полосу. Когда дым рассеялся, мы увидели, как 5 наших дежурных истребителей начали разбегаться. Но едва они оторвались от земли, как вражеские самолеты вернулись и атаковали снова. Они сбросили бомбы раньше, чем «Зеро» успели набрать высоту и атаковать их. А потом враг исчез, растворившись в предрассветной дымке. Они хорошо сработали. Один «Зеро» ярко горел, второй превратился в грудку хлама. Еще 4 истребителя и бомбардировщик были изрешечены пулями и осколками.

В следующие несколько дней напряженность воздушных боев стремительно нарастала. Очередной обстрел нашего аэродрома союзники провели прекрасно, используя 12 истребителей Р-39. Они тяжело повредили 9 бомбардировщиков и 3 истребителя. Мы перехватили «Аэрокобры» во время отхода и сбили 2 самолета, не потеряв ни одного. И снова ни я, ни Нисидзава успеха не добились.

Мне удалось отыгаться на следующий день после налета Р-39. 9 наших истребителей полетели к Порт-Морсби, разыскивая противника. И мы его нашли. 9 вражеских истребителей, Р-39 и Р-40, ожидали нас над своим аэродромом. Они желали драться!

Едва мы заметили самолеты противника, как те прекратили кружение и ринулись прямо на нас. Я выбрал головной истребитель. Р-40 заложил вираж, надеясь всадить очередь в брюхо моему «Зеро». Но я вписался внутрь его виража и сам открыл огонь. Вражеский пилот повернул было в обратную сторону, но опоздал. Еще одна очередь — и Р-40 превратился в клубок огня.

Но у этого пилота имелись друзья, и когда я выходил из виража, Р-39 спикировал на меня. За ним даже не пришлось гоняться. Я просто сделал змейку, и вражеский пилот попался в ловушку. Брюхо его самолета мелькнуло у меня на прицеле, когда он попытался уйти в сторону. Мне потребовалось не более секунды. Я нажал гашетки, и снаряды вспороли фюзеляж вражеского самолета. Он просто развалился в воздухе. [390]

Я был уверен, что у него есть ведомый, поэтому, еще продолжая стрелять, я взял ручку на себя и вдавил педаль до упора, бросив «Зеро» в самый крутой разворот, какой только я мог сделать. Это помогло. Я моментально увернулся от длинной очереди. Удивленный пилот попытался выйти из боя пикированием, но было поздно. Я успел закончить разворот, поймал его на прицел и дал очередь. Вражеский истребитель просто напоролся на мои снаряды, дернулся и закувыркался вниз.

Я закричал от радости! Проклятие было разрушено. 3 истребителя менее чем за 30 секунд! Мой первый хет-трик!

Бой закончился. Мой успех оказался единственным. 6 уцелевших истребителей противника удрали затяжным пикированием, поэтому наши истребители просто не могли их догнать, хотя Нисидзава и 7 остальных летчиков попытались это сделать. Но это было бессмысленно, американские Р-39 и Р-40 всегда могли уйти от «Зеро», пикируя.

Когда мы приземлились в Лаэ, мои механики прибежали ко мне в страшном возбуждении. Они были удивлены, выяснив, что я за время боя израсходовал в общей сложности 610 патронов, затратив по 200 патронов на каждый сбитый истребитель.

Нисидзава вылез из кабины буквально черный от злости и разочарования.

На следующий день, 2 мая, 8 «Зеро» снова полетели к Порт-Морсби. 13 вражеских истребителей уже ждали нас, медленно кружа на высоте 18000 футов. Нисидзава первым заметил их и сразу же бросился в атаку. Мы последовали за ним, когда он начал крутой разворот, стараясь охватить вражеский строй слева и сзади. Что случилось с этими пилотами? Они что, вообще не смотрят, что происходит вокруг? Мы атаковали вражескую группу раньше, чем они узнали о нашем присутствии. Прежде чем вражеские пилоты сообразили, что пора уклоняться, несколько истребителей вспыхнули и полетели вниз. Наш счет в этот день составил 8 Р-39 и Р-40, из которых на мою долю пришлось 2. <sup>[391]</sup>

Нисидзава выпрыгнул из кабины своего «Зеро», едва тот остановился. Мы удивились, так как обычно он вылезал очень медленно. Он с удовольствием потянулся, поднял обе руки над головой и заорал: «И-й-я-а!» Мы ничего не могли понять, все это совершенно не походило на обычное поведение Нисидзава. Затем он усмехнулся и пошел прочь. Его улыбающийся механик объяснил, что к чему. Он стоял рядом с истребителем и показывал нам 3 пальца. Нисидзава снова был в боевой форме!

7 мая, после нескольких дней отдыха в Рабауле, я отправился в полет, который можно было назвать «идеальной охотой». 4 «Зеро»

получили приказ провести разведку Порт-Морсби, и пилоты, увидев, кто будет их ведомыми, завопили от радости. Мы были лучшими асами авиаполка. На моем счету были 22 самолета, Нисидзава имел 13, Ота — 11, и Такацука немного отстал со своими 9 победами. Наши лучшие асы! Самый подходящий случай сцепиться с противником! Мы знали, что в случае опасности каждый из нас прикроет товарища. И наверняка вражеские пилоты не подозревают, кто собирается залететь в их осиное гнездо! Мы надеялись, что сегодня мы встретим сопротивление!

И мы его встретили. Когда мы кружили над Порт-Морсби, Нисидзава вдруг покачал крыльями и показал на 10 истребителей, которые длинной колонной летели со стороны моря, держась в 2000 футов выше нашей группы. Нисидзава и Ота образовали клин из 2 самолетов, а мы с Такацукой остались позади и чуть ниже. 4 Р-40 отделились от вражеского строя и полетели навстречу нам.

Все 4 «Зеро» задрали носы и почти вертикально пошли вверх, вместо того чтобы отвернуть и разлететься в разные стороны, как того ждали вражеские пилоты. Первый Р-40 описал крутую петлю, пытаясь вырваться из расставленной ловушки. Его брюхо мелькнуло передо мной, и я дал очередь. Снаряды попали в цель и отрубили крыло. Я продолжал подъем и выполнил иммельман, после чего увидел, как каждый «Зеро» также расстрелял свой <sup>[392]</sup> Р-40. Все они взорвались. Оставшиеся 6 истребителей бросились на нас. Мы разошлись вправо и влево, а потом выполнили крутую петлю, оказавшись над противником. Это сработало! Еще 3 Р-40 взорвались и сгорели. После этого 3 вражеских истребителя немедленно опустили носы и пикированием ушли от нас.

8 и 9 мая во время рейдов к Порт-Морсби я уничтожил еще 2 вражеских истребителя — Р-39 и Р-40. 10 мая я сбил Р-39, израсходовав рекордно мало боеприпасов, всего 4 пушечных снаряда. Это была самая лучшая стрельба в моей жизни и самое малое количество боеприпасов, потраченное на вражеский самолет. Я летел над Коралловым морем с Хондой и Ёнекавой в качестве ведомых.

После 15 минут патрулирования мы заметили одиночную «Аэрокобру», медленно летящую на 3000 футов выше наших истребителей. Пилот, похоже, не видел никого и ничего. Он продолжал лететь по прямой, когда мы начали подкрадываться снизу сзади.

Я начал набирать высоту, только оказавшись прямо под брюхом вражеского самолета. Там пилот никак не мог меня заметить, и уклониться мог, только выполнив какой-нибудь случайный маневр. Хонда и Ёнекава летели в 200 ярдах ниже меня, прикрывая.

Невероятно, однако Р-39 позволил мне спокойно приблизиться. Пилот даже не подозревал о моем существовании. Я продолжал сближение, пока не оказался менее чем в 20 ярдах под вражеским истребителем. А он по-прежнему не видел меня! Возможность была слишком хорошей, чтобы упустить ее. Я сделал несколько снимков своей камерой «Лейка». Стрелка спидометра колебалась на отметке 130 узлов, и я запомнил эту цифру, как крейсерскую скорость Р-39.

Удивительный совместный полет моего «Зеро» и беспечного Р-39 продолжался. Хонда и Ёнекава были готовы перехватить «Аэрокобру», если ее пилот заметит меня и попытается спикировать. Я продолжал медленно подниматься, пока не оказался чуть справа вплотную под <sup>[393]</sup>вражеским самолетом. Я видел вражеского пилота совершенно ясно и никак не мог понять, почему он не осматривает небо. Это был крупный мужчина в белой фуражке. Несколько секунд я внимательно смотрел на него, а потом ушел прямо под его истребитель.

Я тщательно прицелился и потом чуть коснулся гашетки. Послышалось громкое чихание, и из каждой пушки вылетели по 2 снаряда (я узнал об этом позже). Я увидел 2 взрыва у основания правого крыла Р-39 и еще 2 в центре фюзеляжа. Р-39 разломился пополам! Два половинки фюзеляжа сначала разлетелись в разные стороны, а потом рассыпались на мелкие кусочки. Пилот выпрыгнуть не сумел. <sup>[394]</sup>

## ГЛАВА 14

Несколько недель, проведенные в Лаэ, научили меня уважать такую роскошь, как сон. Днем мы либо находились в полете, либо дежурили на аэродроме в готовности. А ночью мы хотели только одного — выспаться. Однако противник смотрел на все это совершенно иначе. И с наступлением темноты неизменно появлялись его бомбардировщики, которые вываливали на аэродром серии бомб и поливали землю разноцветными струями трассирующих пуль, когда пролетали над нами на малой высоте.

Мы могли питаться чем попало, жить в хижинах, летать с самого дрянного аэродрома, но мы не могли обходиться без сна. Поэтому американцы и австралийцы делали все возможное, чтобы помешать нам спать по ночам.

Противник стал таким назойливым, что нам часто приходилось по ночам покидать свои казармы. Пилоты после наступления темноты отправлялись на взлетную полосу и укладывались спать в воронках. Известную теорию, что снаряд дважды в одно место не попадает, подкрепляло страстное желание выспаться. Я не думал о том, что гласит теория вероятности, но зато я помнил, что во время ночных налетов вражеских самолетов в Лаэ погибли 6 наших пилотов.

Постоянные воздушные налеты, ежедневные вылеты, ужасные условия жизни изматывали людей. Они становились раздражительными. Тем не менее, образцовое поведение наших офицеров помогало избегать серьезных <sup>[395]</sup> ссор между пилотами. Это я считаю особенным достижением нашего изолированного гарнизона.

Командир авиабазы капитан 1 ранга Масихиса Сай-то был настоящим самураем, которого окружала аура спокойствия и достоинства. Этим он резко отличался от высокомерных и вздорных армейских офицеров, окружавших генерала Тодзио в Токио. Спокойный, но властный Сайте постоянно заботился о своих подчиненных. Он внимательно следил, чтобы все укрывались в

убежищах, когда вражеские бомбардировщики атаковали Лаэ. Хотя временами некоторые из нас мешкали, мы всегда видели, как капитан 1 ранга Сайто ждет, хотя вокруг уже могли рваться бомбы, чтобы последний пилот нырнул в щель. Он сам неторопливо шел из своей комнаты или с командного пункта к траншеям, посматривая в небо и внимательно оглядывая аэродром в поисках отставших. И только после этого он сам спускался в убежище. Нет нужды говорить, что такие поступки вызывали невольное уважение подчиненных. Кажется невероятным, но этот смелый офицер закончил войну, так и не получив ни одной раны.

Но самым памятным за все время моей военной службы стало знакомство с лейтенантом Дзунити Сасаи, моим непосредственным командиром. Он командовал, вероятно, самой сильной японской истребительной эскадрильей. Под командованием Сасаи служили 4 лучших японских аса — Нисидзава, Ота, Такацука и я. Не будет преувеличением сказать, что любой человек, летавший с Сасаи, без малейших колебаний отдал бы свою жизнь, если бы потребовалось защитить молодого лейтенанта. Я уже рассказывал, как его личная помощь помогла мне выдержать изнурительное путешествие с Бали в Рабаул. В то время я не раз гадал: а не мерещится мне ли все это? Или это галлюцинация? Ведь немыслимо, невероятно, чтобы командир эскадрильи опустил до того, чтобы исполнять обязанности сиделки при больном пилоте. Однако Сасаи поступил именно так. [396]

Ему было 27 лет, и он все еще не был женат. Сасаи держал в своей комнате портрет легендарного японского героя Ёсицунэ. Лейтенант не соблюдал требования средневековой кастовой системы и обращал внимания на свой внешний вид не больше, чем остальные пилоты. Это может показаться мелочью, но это было грубейшим нарушением кодекса поведения японского офицера.

После прибытия в Лаэ я с удивлением заметил, что Сасаи проявляет огромное внимание к условиям жизни и здоровью своих пилотов. Когда человек подхватывал малярию или какую-то иную тропическую болезнь, в том числе грибковые заболевания, которые

буквально пожирали людей заживо, Сасаи первым приходил на помощь. Он заботился о пилоте, старался устроить его получше и поднимал страшный шум, требуя от госпитальных санитаров внимательного ухода. Чтобы помочь своим людям, он без колебаний подвергал себя риску заразиться самыми страшными болезнями. Для нас он стал живой легендой. Мужчины, которые без колебаний убивали в бою, стыдливо краснели, когда видели заботу Сасаи. Все мы были беззаветно преданы молодому офицеру.

Однажды ночью мы с удивлением увидели, что Сасаи пришел в госпиталь, чтобы посидеть рядом с пилотом, подцепившим грибок, который покрыл его кожу болезненными язвами. Никто не знал, заразна эта болезнь или нет. Ясно было одно — она просто ужасна. Однако Сасаи пришел к несчастному, он отказал себе в сне, только чтобы устроить больного получше.

Все это делалось в нарушение жесткой кастовой системы, царившей в армии. Здесь малейшее отступление подчиненным от правил считалось грубейшим нарушением, и командир мог жестоко избить провинившегося или даже расстрелять его. Даже здесь, в Лаэ, который был всего лишь затерявшимся в джунглях маленьким фронтовым гарнизоном, строго поддерживалась иерархическая система. Было немыслимо не оказывать положенных почестей офицерам. [397]

Особенно странным казалось это пренебрежение кастовой системой со стороны Сасаи, ведь он закончил Этадзиму, японскую Военно-морскую академию. Наверное, другие офицеры возмущались его поведением, я не знаю. Но Сасаи часто отказывался жить в более удобном офицерском общежитии, проводя большую часть времени с нами.

Он принимал все меры, чтобы уберечь нас от болезней. Одним из требований медиков в Лаэ был ежедневный прием пилюль хинина в качестве защиты от малярии. Из-за своего ужасного вкуса хинин пользовался особой ненавистью пилотов. Но Сасаи следил за ними, как за глупыми детьми, требуя, чтобы все глотали лекарство. В



качестве примера он положил в рот несколько пилюль, разжевал их и даже облизнулся. Мы все буквально вздрогнули, глядя на это. Но Сасаи даже не моргнул. После этого ни один пилот не посмел пожаловаться на горечь хинина!

Когда мы остались с Сасаи наедине, я вслух удивился его способности спокойно жевать хинин.

Сасаи спокойно объяснил: «Не думайте, что я притворялся. Я ненавижу его точно так же, как и все вы. Но человек должен стараться не заболеть малярией. К тому же, я сделал то же самое, что моя мать делала для меня в детстве».

Во время наших бесед Сасаи рассказывал мне о своем детстве, о том, что он долго болел, годами находясь в постели. Он сказал, что плакал и капризничал, отказываясь принимать лекарства, и его мать старалась показать, что лекарства, совершенно необходимые подростку, якобы очень вкусные.

Благодаря многолетним заботам матери, здоровье Сасаи постепенно улучшилось. Он много трудился, чтобы закалить свое слабое тело, хотя это означало мучения и усталость. В старшей школе никто не угадал бы в нем бывшего задохлика, он даже стал чемпионом по дзюдо. В Военно-морской академии и летной школе Сасаи был одним из лучших курсантов. [398]

После того, как мы пробыли в Лаэ несколько месяцев, и воздушные бои стали более ожесточенными, наши запасы начали сокращаться. Хотя наш полк добился блестящих успехов, мы так и не сумели нейтрализовать авиацию союзников. Все наращивали численность своей авиации. А учитывая постоянно возрастающую агрессивность пилотов, союзная авиация понемногу превратилась в грозную силу. Их истребители и бомбардировщики днем и ночью летали над океаном и над островами, охотясь за нашими транспортом. Американские подводные лодки также внесли свой вклад в нарушение перевозок.

В результате наши корабли были вынуждены прятаться в дневное время и использовать темноту для доставки снабжения. Но

такие перевозки всегда были недостаточными, а потом пресеклась даже эта тоненькая струйка. В отчаянии командование флота начало использовать для доставки снабжения подводные лодки. Это был неплохой компромисс, учитывая возникшие сложности, но лодки не могли принять на борт много грузов. В конце концов, нам стали доставлять лишь то, чтобы было совершенно необходимо для ведения боевых действий. Поэтому нам пришлось забыть о всякой роскоши. Пиво или сигареты выдавались отдельно, но мы их все равно не видели, разве что в качестве награды, когда наши пилоты добивались больших успехов, при этом не понеся потерь. Большинство пилотов не пило. Но сигареты нам требовались, и требовались отчаянно, потому что почти все были заядлыми курильщиками.

Больше всего раздражало пилотов именно отсутствие сигарет. Их выдавали только в случае особенно громких побед над противником. Однако при этом строго соблюдалась кастовая система, дававшая массу привилегий офицерам. Офицеры аэродромных служб исправно получали свою ежедневную порцию сигарет. Мы проклинали этих канцелярских крыс, которые ни разу не поднимались в воздух, но при этом курили, когда хотели. А боевые пилоты были этого лишены просто потому, что они были рядовыми. [399]

Капитан 1 ранга Сайто обычно инспектировал казарм, у рядовых пилотов один раз в две недели. Во время этих смотров он постоянно «забывал» свою пачку сигарет на койке или скамье. Нисидзава обычно забирал себе половину этой «находки», а оставшиеся сигареты распределял среди других пилотов. Но Сайто приходил слишком редко.

Наконец я потерял терпение и решился на отчаянный шаг. Я послал своих людей в деревню к туземцам с приказом купить у них самодельные сигары. Нам было строго запрещено курить местный табак из опасения, что в нем будет подмешан наркотик. Получив сверток отвратительно воняющих самопальных сигар, я позвал остальных пилотов в самый дальний угол аэродрома. Они с

изумлением уставились на меня и заколебались, так как не хотели навлечь на себя гнев командира, нарушив прямой приказ. «Я беру на себя всю ответственность, а вы покурите», — сказал я им.

Не говоря ни слова, каждый пилот взял по сигаре. Мы закурили.

Я знал, что если офицер заметит собравшуюся группу, он немедленно примчится сюда. И действительно, через 15 минут прибежал лейтенант Сасаи, который замер в изумлении, увидев, что мы делаем. «Что вы делаете? Вы что, спятили? Выбросьте их немедленно!» — закричал он.

Несколько человек испуганно дернулись, услышав непривычный тон Сасаи, и бросили сигары на землю. Но Нисидзава и я не сделали это и продолжали демонстративно курить.

Глаза Сасаи раскрылись еще шире при виде открытого неповиновения приказу. Он спросил: «Что с вами стряслось? Вы знаете, что курение является нарушением приказа?»

Он задал именно тот вопрос, который я рассчитывал услышать. Я глубоко вздохнул и высказал Сасаи все, что думаю о системе, которая лишает боевых пилотов табака, но разрешает свободно курить офицерам, которые в глаза <sup>[400]</sup> не видели противника. Нисидзава стоял рядом и молчал, как обычно, но при этом выпускал клубы дыма.

Сасаи разозлился, он сжал губы, его лицо потемнело. Другой офицер не колебался бы, ударив меня изо всех сил. Я отвернулся от Сасаи — чувствую вину, что так по-хамски веду себя с прекрасным офицером — и снова глубоко затянулся. Другие пилоты с ужасом смотрели на меня и Нисидзаву. Они ни разу не видели столь открытого оскорбления офицера, даже не слышали ни о чем подобном.

Сасаи ушел. Через несколько минут мы слышали треск мотора нашего седана, и он, поднимая клубы пыли, на головокружительной скорости подлетел к нашей группе. Скрипнув тормозами, машина остановилась. Сасаи раздраженно распахнул дверцу и вытащил два больших вещевых мешка.

Не говоря ни слова, он развязал мешки, которые были набиты блоками сигарет! «Забирайте и разделите между собой. Только не говорите никому, откуда они у вас появились».

Уже уезжая, он высунулся в окно автомобиля и крикнул: «Только выбросьте эти поганые сигары!»

Мы называли Сасаи «Летающим Тигром». Это прозвище не имело ничего общего с названием американской добровольческой группы, воевавшей в Китае. Лейтенант Сасаи всегда носил пояс с большой серебряной пряжкой, на которой был выгравирован рычащий тигр. Отец Сасаи, отставной капитан 1 ранга, сделал перед войной 3 пряжки и подарил их: одну Сасаи, своему единственному сыну, а остальные — мужьям двух своих дочерей, капитан-лейтенантам флота. Согласно японской легенде, тигр во время охоты может пройти 1000 километров за добычей, но обязательно возвращается из похода. Таким был потаенный смысл гравировки на пряжке Сасаи.

Сасаи был талантливым пилотом, но в апреле и мае он одержал совсем немного побед, что было прямым результатом его недостаточного опыта. Нисидзава, Ота, Такацу-ка и я были полны решимости дождаться, пока талант <sup>[401]</sup> Сасаи раскроется в полной мере, как бутон, и он расцветет, превратившись в настоящего аса. Мы устроили специальные курсы, чтобы научить лейтенанта тонкостям воздушного боя. Мы проводили долгие часы в казарме, объясняя ему совершенные ошибки, и подсказывали, как избежать их и наверняка добиться победы. Сасаи имел проблемы с определением дистанции в бою, поэтому мы не раз устраивали с ним учебные схватки, чтобы тренировать его глазомер.

12 мая мы получили возможность проверить, насколько действенными были наши уроки. Оказалось, что Сасаи выучил материал на отлично. За один стремительный заход с пикированием и набором высоты, который занял менее 20 секунд, он в одиночку одержал 3 победы.

Как обычно, утром мы вылетели к Порт-Морсби группой из 15 «Зеро», построенной 5 клиньями. Я заметил 3 «Аэрокобры» в миле

справа от нас и на 1500 футов ниже. Их строй был довольно необычным. Истребители летели колонной с интервалами 200 ярдов между самолетами. Я подлетел к самолету Сасаи и указал на истребители. Он кивнул, и я жестом предложил ему выйти вперед и атаковать. Потом он помахал рукой и улыбнулся. Мы продолжали лететь дальше, а он круто повернул вправо и бросил самолет в пике.

Он расстрелял ведущую «Аэрокобру» в первом же заходе. Его «Зеро» обрушился на ничего не подозревающего противника сверху сзади. Сасаи повернул вправо, сблизился и открыл огонь из пушек. Его прицел был великолепным. «Аэрокобра» вспыхнула и разлетелась на куски прямо в воздухе. Сасаи прекратил пикирование и свечой пошел вверх. Оказавшись на 1500 футов выше американцев, он выполнил переворот и атаковал второй истребитель. Это звучит невероятно, но пилот Р-39 продолжал лететь прежним курсом. Сасаи спикировал со своей выгодной позиции, чуть довернул вправо, чтобы лечь на тот же курс и очередью вспорол Р-39 от хвоста до носа. Истребитель дернулся и свалился в беспорядочный штопор,<sup>[402]</sup> врезавшись в землю. Пилот не выпрыгнул, вероятно, он был убит пушечной очередью.

Сасаи продолжил атаку в прежней манере. Он набрал высоту и переворотом изготовился к третьей атаке. Но поймать последнего вражеского пилота оказалось не так легко. Как только Сасаи начал доворачивать вправо, нос «Кобры» дернулся вверх, и пилот попытался выполнить петлю, но было уже поздно. Американский истребитель только начал идти вверх, когда Сасаи всадил в его фюзеляж и левое крыло порцию снарядов. Выдержать такое американский самолет не мог, так как уже испытывал перегрузки при выполнении петли. Левое крыло отлетело, и «Аэрокобра» свалилась в плоский штопор. Пилот оказался в ловушке. Я был просто поражен. Нисидзава широко ухмыльнулся, когда мы вернулись в строй. Сасаи стал асом, добившись хет-трика в этом бою.

Мы пересекали хребет Оуэн Стэнли, причем истребители Сасаи находились далеко впереди нас, когда одиночная «Аэрокобра»

выскочила из облаков и устремилась на его группу. Никогда ранее я не жалел так сильно об отсутствии радио на наших самолетах, как в этот момент. Предупредить Сасаи было невозможно. Хотя при включенном форсаже мой истребитель мог развить 300 миль/час, я не успел бы отогнать Р-39. К счастью для Сасаи, вражеский пилот не решился атаковать сверху. Вместо этого он решил действовать на манер подводной лодки и нанести удар, оказавшись ниже и сзади, чтобы обстрелять наши самолеты во время набора высоты.

Я находился на расстоянии 800 ярдов, когда Р-39 пошел вверх, чтобы атаковать Сасаи снизу. В отчаянии я нажал гашетку пушки, надеясь, что выстрелы предупредят Сасаи или напугают вражеского пилота и заставят его прервать атаку. Р-39 не дрогнул, но Сасаи заметил предупреждение. Вместе со своими ведомыми он немедленно пошел вверх, описывая мертвую петлю.

Этого оказалось достаточно для вражеского пилота. Когда перед ним оказались 3 «Зеро», а еще столько же <sup>[403]</sup> догоняли сзади, он понял, что может оказаться в ловушке. Р-39 начал разворачиваться с набором высоты, готовый немедленно перейти в пике. Но теперь инициатива была на моей стороне. Разворотом я бросил «Зеро» в пике, приготовившись поймать «Аэрокобру», как только та завершит разворот и устремится к земле. Но пилот заметил меня, перешел в крутой левый вираж и начал пикировать. Высокие горы преградили ему путь, и, хотя он пытался удрать от меня, все-таки был вынужден пойти вверх.

Этот пилот действовал неплохо. Он скользил вниз вдоль горного склона, поворачивали и ложился на крыло, уворачиваясь от скал, хотя я висел у него на хвосте. Но каждый раз, когда он поворачивал, я оказывался внутри его виража и сокращал дистанцию между двумя самолетами. Каждый раз, когда американцу казалось, что он может ускользнуть, повернув влево или вправо, он натыкался на «Зеро» моего ведомого. Прекрасные парни! Мы поймали «Аэрокобру», и она была вынуждена драться.

И противник решился. Не раз он закладывал резкий вираж, чтобы обойти гору, открывая при этом огонь. Но каждый раз при этом я выигрывал еще какое-то расстояние и наконец приблизился на дистанцию стрельбы. С расстояния 150 ярдов я начал давать короткие очереди, пока не сблизился до 50 ярдов. Но тут Р-39 окутался черным дымом и нырнул в джунгли.

Лейтенант Сасаи всю обратную дорогу чувствовал себя пристыженным. Мои механики рассматривали пулевые пробоины в крыльях моего истребителя, когда лейтенант пришел с извинениями.

Он посмотрел на продырявленные крылья и не сказал ничего. [404]

## ГЛАВА 15

В период с 1 по 12 мая наш авиаполк в Лаэ не потерял ни одного самолета в многочисленных боях. Мы хорошо использовали неумение пилотов противника сохранять постоянную бдительность, находясь в воздухе. Превосходство наших пилотов в летном мастерстве позволяло нам одерживать непрерывные победы.

13 мая повреждения, полученные моим истребителем, вынудили меня остаться на земле. Я мог спокойно прочитать письма за целый месяц, которые этим утром доставила подводная лодка. Мать писала, что мои братья теперь тоже воюют. Один попытался поступить в морскую летную школу, но не сумел и теперь служит на военно-морской базе Сасебо. Другой брат призван в армию и уже отправился в Китай. Больше он домой не вернулся. Позднее его перевели в Бирму, где он погиб в бою.

Но самое долгожданное письмо пришло, разумеется, от Фудзико. Она подробно описала большие перемены, которые произошли в их доме. Самой удивительной была новость, что теперь она тоже работает в фирме своего дяди, которая превратилась в завод по выпуску боеприпасов.

«Премьер-министр заявил, что теперь никто не должен бездельничать. Он сказал, что даже женщины, которые не согласятся добровольно внести свой вклад в военные усилия страны, будут

призваны и отправлены на заводы боеприпасов, где нужен их труд. Поэтому дядя, чтобы меня не оторвали от семьи, сразу устроил на работу к <sup>[405]</sup> себе». Я был просто поражен. Фудзико, происходившая из столь уважаемой семьи, работает на заводе боеприпасов. Трудно было представить, как мать управляется с нашей фермой без помощи двух моих братьев. Ведь это было тяжело, даже когда все мы были дома.

Моя двоюродная сестра Хацуо сообщила еще более потрясающие новости. Она написала, что ее отца перевели с Сикоку обратно в Токио. Через несколько дней после возвращения, 18 апреля, она собственными глазами видела налет на Токио американских армейских бомбардировщиков В-25.

Хацуо писала: «Я знаю, что ты находишься в гуще боя, и твои успехи в сражениях с врагом нас всех очень радуют. Бомбежка Токио и нескольких других городов резко изменила отношение нашего народа к войне. Все круто переменялось, ведь бомбы посыпались на наши дома. Судя по всему, стирается разница между фронтом и тылом. Я знаю, что мне, как и другим девушкам, придется работать здесь все больше и больше, чтобы помочь тебе и другим пилотам, находящимся так далеко от Японии».

Хацуо все еще училась в школе, но вторую половину дня и часть вечера школьницы работали на швейной фабрике, выпускавшей военную форму. Внезапные перемены в семье поражали. Мои братья на военной службе, Фудзико на заводе боеприпасов, Хацуо на швейной фабрике... все это было так странно.

Хацуо не описала вражеские бомбардировки подробно, хотя это был первый случай, когда противник атаковал наши острова. Разумеется, мы в Лаэ получили сообщение об этом гораздо раньше, фактически в тот же самый день. Официально власти отрицали любые серьезные разрушения, что казалось правдоподобным, учитывая небольшое число самолетов, участвовавших в атаке. Но это сообщение заставило нервничать буквально всех летчиков, находившихся в Лаэ. Узнать, что противник оказался достаточно



силен, чтобы нанести удар по нашей родине, было неприятно. Да, этот налет был не более чем булавочным <sup>[406]</sup> уколом, однако появлялись серьезные опасения, что в будущем начнутся гораздо более мощные атаки.

Я все еще читал письма, когда ко мне подошел уоррент-офицер Ватару Ханда и попросил моего ведомого, чтобы вместе с ним провести разведывательный полет над Порт-Морсби. Уоррент-офицер Ханда совсем недавно прибыл в Лаэ, чему мы все были рады. Он не воевал на Тихом океане, однако был одним из самых известных японских асов, сражавшихся в Китае. На счету Ханды числились 15 сбитых вражеских самолетов. После возвращения из Китая он служил инструктором в летной школе Цутиу-ра. Я не видел причин, по которым не следовало отпустить Хонду лететь вместе с ним. Ватару Ханда наверняка станет в будущем одним из наших лучших пилотов.

Однако Хонда смотрел на все это совершенно иначе. Ветеран или нет, он начал спорить. «Я не хочу лететь с ним, Сабуро. Я летал только с тобой и совершенно не желаю ничего менять», — ворчал он.

Я прикрикнул: «Заткнись, дурак. Ханда более хороший летчик, чем я. Он летал много больше. Ты полетишь вместе с ним».

В полдень Хонда вместе с 5 другими пилотами «Зеро» улетел на разведку к Порт-Морсби.

Я был возмущен тем, что Хонда не желал лететь, и ждал его возвращения. Через 2 часа 5 «Зеро» приземлились на аэродроме. Вернулся уоррент-офицер Ханда и еще 4 пилота. Хонды среди них не было!

Я побежал к взлетной полосе и вспрыгнул на крыло истребителя Ханды еще до того, как он полностью остановился. «Где Хонда?! Где он? Что с ним случилось?!» — крикнул я.

Ханда посмотрел на меня с грустью. «Где он? Что произошло?» — настаивал я.

Ханда вылез из кабины. На земле он взял меня за руки и низко поклонился, а потом заговорил с явным усилием. Его голос дрожал.

«Я... Мне жаль, Сабуро. Мне очень жаль. Хонда мертв. Это моя вина». [407]

Я оцепенел. Я не мог поверить. Только не Хонда! Он был лучшим ведомым из всех, с кем мне приходилось летать.

Уоррент-офицер Ханда старался не смотреть мне в глаза, он упорно рассматривал землю и уже начал двигаться в направлении командного пункта. Я пошел за ним, не в силах вымолвить ни слова, и он виновато продолжил:

«Мы были над Порт-Морсби и начали кружить на высоте 7000 футов. Нам казалось, что в небе нет ни одного вражеского самолета, поэтому я начал разыскивать самолеты на земле.

Это была моя ошибка, моя ошибка. Я не заметил эти истребители. Это были Р-39, всего несколько штук. Они пикировали так стремительно, что мы не успели среагировать. Мы даже не подозревали об их присутствии, пока они не открыли огонь. Я сразу выполнил разворот, как и мой ведомый Эндо. Когда я на мгновение оглянулся, то увидел, что самолет Хонды, который тоже входил в мою тройку, охвачен пламенем. Он попал под перекрестный огонь Р-39».

Я остановился и посмотрел на него. Ханда пошел прочь. Похоже, он так никогда и не простил себе, что потерял моего ведомого. Хотя Ханда в Китае стал асом, он растерял навыки во время этой прогулочной войны. Он ни разу не встречался с американскими истребителями, которые пикировали гораздо лучше наших самолетов. Что бы там ни произошло в действительности, Ханда обвинял себя в смерти моего ведомого. Все время, пока он находился в Лаэ, он ходил понурый и бледный. В конце концов, он заболел туберкулезом, и его отправили домой. Много лет спустя я получил письмо от его жены. «Мой муж вчера скончался после продолжительной болезни. Я пишу письмо, выполняя его последнюю волю, и прошу простить его. Он так и не сумел оправиться от потери вашего пилота в Лаэ. Его последними словами, перед тем как он скончался, были: «Всю свою жизнь я отважно сражался, [408] но я не могу простить себе, что в Лаэ я потерял летчика Сакаи».

Когда Хонда погиб, ему было всего 20 лет. Он был сильным человеком и вел себя так и на земле, и в воздухе. Хонда был задирист, но все равно в эскадрилье Сасаи его любили. Я им гордился. Его действия в качестве ведомого были превосходными. Я был совершенно уверен, что он вскоре тоже станет асом.

До самого вечера я слонялся по базе, ничего не видя, как в тумане. Я не обращал внимания на остальных пилотов эскадрильи, которые рвались отомстить за первого летчика, погибшего с 17 апреля. Одним из своих самых значительных достижений я считал то, что в боях не потерял ни одного ведомого. И вот сейчас я послал Хонду против его собственного желания с другим ведущим. И он погиб. Меня совершенно не утешало то, что мой другой ведомый, Ёнекава, тоже мог погибнуть. Уже достаточно долго Ёнекава летал со мной, надежно прикрывая меня, хотя при этом ему не удалось одержать ни одной победы. Хонда был более агрессивным и сбил несколько самолетов.

И тогда я твердо решил: Ёнекава должен иметь собственные победы. На следующий день, 14 мая, вместо погибшего Хонды мне дали в качестве ведомого морского летчика 3 класса Хатори. Перед тем как 7 истребителей взлетели, чтобы направиться к Порт-Морсби, я отозвал Ёнекаву в сторону и сказал ему, что в случае встречи с вражескими истребителями он должен занять мое место, а я буду его прикрывать. Лицо Ёнекавы вспыхнуло от возбуждения. Если бы я знал, что нас ждет в этот день, я все равно поступил бы так же.

Летчики союзников, похоже, хорошо поняли, какой исключительной маневренностью обладает истребитель «Зеро», и сегодня они решили впервые опробовать новую тактику. Мы увидели вражеские истребители над Порт-Морсби, но, в отличие от предыдущих боев, они не стали строиться в одну большую группу. Вместо этого самолеты противника разбились на пары и тройки и разлетелись <sup>[409]</sup> по всему небу. Их действия сбивали с толка. Если бы мы повернули влево, нас атаковали бы сверху и справа. И так далее. Если они хотели запутать нас, им это полностью удалось.

Мы могли противопоставить им только одно: действовать так же. Я подлетел к самолету Сасаи и просигналил ему, что займусь ближайшей парой истребителей. Он кивнул, и я отвалил, увидев, как лейтенант приказывает остальным 4 «Зеро» разбиться на пары. Мы разделились на 3 группы и пошли навстречу противнику. Мы атаковали 2 Р-39, которые я выбрал, и я дал очередь с дистанции 100 ярдов. Первый американец уклонился от моих снарядов и переворотом через крыло бросился в крутое пике. Я не имел никаких шансов догнать и уничтожить его.

Второй самолет уже переворачивался через крыло, чтобы начать пикировать, когда я заложил крутой вираж влево, перевернулся и зашел ему в хвост. На мгновение я различил удивленное лицо пилота, только сейчас обнаружившего меня. Р-39 дернулся назад, а потом снова свалился на левое крыло, намереваясь пикировать. Это было очень хорошо для Ёнекавы, который держался за мой хвост, словно приклеенный. Я помахал ему рукой и отвернул вправо, оставив Р-39 своему ведомому.

Ёнекава бросился на «Аэрокобру», словно бешеный, а я остался в 200 ярдах позади него. Р-39 дернулся, пытаясь выполнить левый вираж и уйти от огня Ёнекавы. Но тот использовал потерю скорости противником и чуть повернул, сокращая расстояние между самолетами до 50 ярдов. Следующую пару минут истребители походили на двух сцепившихся разъяренных котов. Они крутились и вертелись, вместе выписывали петли и спирали, но Ёнекава прочно вцепился в хвост неприятеля и перекрывал ему все пути к спасению.

Однако вражеский пилот допустил грубую ошибку, прекратив пикировать. Он имел все шансы удрать, а теперь, когда Ёнекава находился почти вплотную к нему, попытка перейти в пике просто подставила бы его под <sup>[410]</sup> пушки «Зеро». С высоты 13000 футов самолеты постепенно спустились до 3000 футов. Однако вражеский пилот не потерял головы. Он не мог стряхнуть «Зеро» с хвоста, но постарался оттянуть его к аэродрому Порт-Морсби, чтобы подставить под огонь зениток.

Это ни в коем случае не была односторонняя битва. Пилот Р-39 маневрировал блестяще, хотя самолет преследователя превосходил его собственный. «Аэрокобра» и «Зеро» напоминали крутящихся дервишей. Оба стреляли короткими очередями, но ни один пилот не добился решающего попадания. Но понемногу становилось ясно, что Ёнекава берет верх. На каждом вираже он выигрывал секунду или две, заходя в хвост «Аэрокобре». Самолеты проскочили над Порт-Морсби и продолжили поединок над густыми зарослями.

Хатори подошел ко мне, и мы набрали высоту, медленно кружа над сражающимися самолетами. Теперь они уже находились над самыми вершинами деревьев. «Аэрокобра» уже не имела места, чтобы уйти в спираль, и могла лететь только по горизонтали. Когда американец выровнялся, Ёнекава открыл огонь. В его меткости мы не сомневались, и вскоре Р-39 рухнул в джунгли.

Ёнекава одержал первую победу. <sup>[411]</sup>

## ГЛАВА 16

Тропический ливень 15 мая принес всем пилотам день отдыха. Впрочем, отдых оказался коротким, так как уже 16 мая перед рассветом несколько В-25 атаковали аэродром. Они пролетели на уровне вершин деревьев, засыпали взлетную полосу бомбами и обстреляли ремонтные мастерские.

Второй день подряд мы сидели за земле, так как потребовался целый день, чтобы засыпать воронки и подготовить летное поле. Мы сидели вокруг казарм, несколько пилотов дремали, остальные обсуждали увеличившуюся интенсивность вражеских налетов.

К нашей группе присоединился пилот бомбардировщика, который приземлился в Лаэ для дозаправки и после налета тоже оказался прикован к земле. Он с интересом слушал наши рассказы об атаках вражеских бомбардировщиков. Потом он с завистью посмотрел на «Зеро», припаркованные на дорожке.

«Знаете, я всегда мечтал летать на истребителе, а не на том грузовике, на который меня посадили, — неожиданно сказал он. А

потом вздохнул: — Во время налетов мы несем все больше и больше потерь. Большинство из нас уверены, что они никогда не вернутся домой. Я тоже так думаю».

Потом он повернулся к нам. «Но я был бы полностью удовлетворен, если бы мне удалось сделать одну вещь».

Мы ждали, что же он скажет. Он вдруг улыбнулся. «Мне хотелось бы сделать мертвую петлю на том грузовике, на <sup>[412]</sup> котором я летаю. Вы можете представить, как бы все это выглядело?»

Один из пилотов «Зеро» вежливо заметил: «Если бы я был на твоём месте, я не стал бы даже пытаться. Ты никогда не выйдешь из петли целиком, даже если тебе и удастся закрутить ее».

«Я тоже так думаю», — кивнул пилот бомбардировщика. Мы следили за ним, пока он шел через летное поле и залезал в кабину истребителя. Там он посидел некоторое время, изучая органы управления. Тогда мы еще не подозревали, что мы все запомним этого пилота на всю оставшуюся жизнь.

День тянулся медленно, и вечером Нисидзава, Ота и я пошли в радиорубку, чтобы послушать музыкальный час, который австралийцы передавали ежедневно. Внезапно Нисидзава сказал: «Эта музыка... Послушайте. Это ведь «Дане Макабр», пляска смерти?»

Мы кивнули. Нисидзава воскликнул: «Это натолкнуло меня на мысль. Вы же знаете, что завтра мы должны лететь обстреливать Порт-Морсби? Почему бы нам самим не станцевать небольшой танец смерти?»

Ота фыркнул: «Что за чушь ты несешь? Ты, похоже, просто спятил».

Нисидзава запротестовал: «Нет, все нормально. Перед тем, как лететь домой, давайте мы втроем вернемся и сделаем над аэродромом Порт-Морсби несколько демонстрационных петель. Они на земле просто рехнутся от этого».

Ота осторожно заметил: «Это может быть забавно, но что скажет командир? Он никогда не разрешит нам такое».

На это последовал невозмутимый ответ: «Разве? А кто сказал, что он должен об этом знать?» И Нисидзава широко улыбнулся.

Мы отправились в казарму и уже там шепотом продолжили обсуждение планов на завтра. Мы не боялись появиться над Порт-Морсби всего втроем, ведь мы в общей сложности сбили 65 самолетов. На моем счету были 27, у Нисидзавы — 20, а Ота сбил 18. <sup>[413]</sup>

На следующий день мы атаковали Порт-Морсби максимальными силами — 18 «Зеро». Группой командовал лично капитан-лейтенант Тадаси Накадзима. Мы с Ни-сидзавой летели его ведомыми.

Неожиданно выяснилось, что обстреливать на аэродроме нечего. Противник надежно замаскировал все находившиеся на аэродроме бомбардировщики. Но в воздухе все обстояло иначе. Над аэродромом находились 3 группы вражеских истребителей. Мы повернули на первую группу и пошли в лобовую атаку. В завязавшемся бою 6 Р-39 рухнули на землю, охваченные пламенем, причем 2 из них сбил я. Несколько «Зеро» вышли из боя, чтобы обстрелять аэродром, что закончилось для них скверно. 2 самолета, получившие серьезные повреждения, разбились на отрогах хребта Оуэн Стэнли на обратном пути.

После схватки мы перестроились. Как только группа собралась, я просигналил капитан-лейтенанту Накадзима, что намереваюсь догнать вражеский самолет. Он помахал рукой, разрешая, и я с переворотом вошел в пологое пике.

Я вернулся к Порт-Морсби через несколько минут и начал кружить над аэродромом на высоте 12000 футов. Зенитки молчали, вражеских истребителей не было видно. Затем появились еще 2 «Зеро», летящие на моей высоте, и мы построились. Нисидзава и Ота улыбнулись, когда я приветственно помахал им рукой.

Мы сомкнулись так, что между кончиками крыльев было всего несколько футов. Я сдвинул фонарь назад и пальцем описал круг над головой, затем поднял 3 пальца. Оба пилота подняли руки в знак того, что все поняли. Мы должны были выполнить 3 петли в едином строю.

Последний взгляд назад, чтобы убедиться, что вражеских истребителей поблизости нет, и я наклонил нос самолета, чтобы набрать скорость. Нисидзава и Ота следовали за мной по пятам, Я взял ручку на себя, и «Зеро» послушно откликнулся, описывая восходящую дугу, постепенно опрокидываясь на спину. Остальные 2 истребителя <sup>[414]</sup> следовали рядом со мной, и мы вместе выполнили идеальную мертвую петлю.

Еще дважды мы шли вверх, переворачивались на спину, пикировали и завершали петлю. Ни одно оружие с земли не выстрелило, а воздухе по-прежнему было совершенно пусто.

Когда я вышел из третьей петли, Нисидзава подвел свой самолет вплотную и счастливо улыбаясь, показал знаком, что хочет продолжить. Я повернулся влево. Хохочущий Ота усиленно кивал, соглашаясь. Я не мог противиться соблазну. Мы снизились до высоты 6000 футов и повторили 3 петли, держась по-прежнему вместе. Нам уже следовало быть над собственным аэродромом. Но я подумал о людях, которые глазели на нас снизу, и весело расхохотался.

Мы вернулись в Лаэ и приземлились на 20 минут позже остальных истребителей. Мы никому не рассказали, что мы делали. Но как только мы собрались вместе, то сразу громко расхохотались. Ота просто согнулся от хохота, и даже обычно хмурый Нисидзава возбужденно хлопал нас по спинам. Однако надолго сохранить в секрете нашу выходку не удалось. Где-то после 9 вечера в нашу казарму прибежал ординарец и сообщил, что лейтенант Сасаи хочет нас видеть. Немедленно. Мы посмотрели друг на друга, но не удивились. После устроенного цирка наказание могло быть серьезным.

Едва мы вошли в комнату Сасаи, лейтенант вскочил на ноги и заорал на нас: «Посмотрите на это, глупые придурки! Полюбуйтесь!» Его лицо покраснело, он сдерживался лишь с огромным трудом. Сасаи помахал перед нашими лицами письмом — на английском! Он прошипел: «Вы знаете, что это такое? Нет? Так я скажу вам, идиоты.



Его сбросил на нашу базу несколько минут назад вражеский самолет».

Письмо гласило:

«Командиру авиабазы Лаэ. На нас произвели огромное впечатление те три пилота, которые посетили нас <sup>[415]</sup> сегодня. Нам всем понравились мертвые петли, выполненные над нашим аэродромом. Это было потрясающее зрелище. Мы были бы признательны, если бы те же самые пилоты посетили нас опять. Пусть они обмотают вокруг шеи зеленые шарфы. Мы очень жалеем, что не смогли встретить их как положено, но в следующий раз обещаем им самую теплую встречу».

Выслушав все это, мы невольно расхохотались. Письмо было подписано группой летчиков-истребителей из Порт-Морсби. Лейтенант Сасаи продолжал бушевать и прочитал нам раздраженную лекцию относительно нашего «идиотского поведения». Нам настрого запретили в будущем устраивать показательные выступления над вражескими аэродромами. Но это была хорошая шутка, и мы остались совершенно довольны «Дане Макабр», исполненным над Порт-Морсби.

Однако в тот вечер никто из нас не подозревал, что на следующий день начнется настоящая Пляска Смерти, исполненная без всякого притворства. 7 «Зеро» нашего полка сопровождали 8 бомбардировщиков для атаки Порт-Морсби. Едва мы прилетели к вражеской базе, как на нас со всех сторон обрушились 18 вражеских истребителей. Это был первый оборонительный бой, который я был вынужден вести. Мы выбивались из сил, стараясь защитить наши бомбардировщики от вражеских самолетов. Хотя я несколько раз отгонял истребители от бомбардировщиков, сбить я никого не сумел. Остальные наши пилоты сбили 3 истребителя союзников. Тем временем наши бомбардировщики сбросили свои бомбы, хотя и не слишком точно. После этого они резко развернулись, чтобы лететь домой.

Мы увидели, как Р-30 на огромной скорости спикировал на бомбардировщики, но просто не успели сделать ничего, чтобы сорвать эту атаку. Все произошло в мгновение ока. «Аэрокобра» всадила пушечную очередь в замыкающий бомбардировщик, выполнила переворот и пикированием умчалась прочь. Бомбардировщик вспыхнул. [416]

Самолет показался мне знакомым, и я подлетел ближе. Да, это был тот самый «Бетти», который садился у нас в Лаэ, с его пилотом мы беседовали у нас в казарме. Самолет клюнул носом и заскользил вниз, огонь уже бушевал вовсю. Он быстро терял высоту и, кажется, потерял управление. На высоте 6000 футов все происходит стремительно. Пламя уже охватило крылья и фюзеляж.

Внезапно пылающий бомбардировщик задрал нос и начал набирать высоту. Я в изумлении уставился на него, видя, что пилот начал выполнять мертвую петлю. Это был совершенно невозможный маневр для «Бетти». Пилот — тот самый, который говорил, что хотел бы сделать петлю на бомбардировщике — начал переворачивать самолет. Бомбардировщик замер в верхней точке петли и неожиданно взорвался, превратившись в клубок огня.

Пылающая масса рухнула вниз. Перед самым падением на землю последовал новый, еще более сильный взрыв — это огонь добрался до топливных баков. [417]

## ГЛАВА 17

В течение 3 месяцев — мая, июня, июля — шли почти непрерывные воздушные бои. Только после войны я узнал, что истребители авиаполка «Лаэ» добились самых больших успехов среди всех японских истребительных частей. Никому больше не удавалось одерживать победы так же регулярно. Лаэ превратился для противника в настоящее осиное гнездо. Хотя Рабаул служил главной базой для наших бомбардировщиков и кораблей, он не мог похвастаться тем, что уничтожил столько же вражеских самолетов за период с середины апреля до середины августа.

Мы летали на самом замечательном истребителе, воевавшем на Тихоокеанском театре. Наши пилоты по мастерству заметно превосходили вражеских, многие из нас получили большой опыт во время войны в Китае, а также в ходе изнурительных и жестких тренировок до войны в Японии.

Поэтому не удивительно, что противник нес огромные потери в боях против «Зеро», действующих из Лаэ. Но все мы были уверены, что мужество экипажей, летавших на бомбардировщиках В-25 «Митчелл» и В-26 «Мэродер», заслуживает самой высокой похвалы. Эти двухмоторные самолеты не имели огневой мощи и броневой защиты, подобно тяжелым «Летающим Крепостям». Однако раз за разом эти самолеты совершали налеты на Лаэ и другие цели, не имея истребительного сопровождения, <sup>[418]</sup> которое наше верховное командование считало совершенно обязательным для защиты бомбардировщиков.

Они всегда прилетали на малой высоте, не более 1500 футов от земли. При этом они буквально скользили между верхушками деревьев, как мы не раз видели сами. Вражеские пилоты обладали отвагой и неплохим летным мастерством, но, к несчастью для них, их самолеты не могли состязаться в маневренности с «Зеро». Тем не менее, хотя союзники несли тяжелые потери от ударов «Зеро», лишь несколько раз нам удалось сорвать их атаки. Их летчики не ведали страха. Раз за разом они возвращались и бомбили наш аэродром. Бомбы сыпались на Лаэ днем и ночью, а бортстрелки вели огонь по всему, что двигалось. Моральный дух вражеских летчиков был очень высоким, хотя весной и летом 1942 года мы буквально выкашивали их.

23 мая 7 «Зеро» перехватили над Лаэ 5 В-25. Один из них был сбит над морем в 30 милях южнее Саламауа. На следующий день 6 бомбардировщиков вернулись, чтобы снова атаковать Лаэ. К несчастью для союзников, наши береговые наблюдатели заметили их еще вдали от Лаэ, и 11 японских истребителей атаковали беспомощные бомбардировщики. Мы подожгли и сбили 5 самолетов

и тяжело повредили шестой. Я участвовал в обоих этих боях, и официальные документы императорской ставки приписывают мне уничтожение 3 бомбардировщиков за 2 дня.

К концу мая интенсивность налетов увеличилась. 25 мая 4 В-17 впервые атаковали Лаэ с истребительным сопровождением. Их прикрывали 20 истребителей. Над хребтом Оуэн Стэнли словно ад разверзся, когда 16 «Зеро» атаковали союзников. 5 вражеских истребителей были сбиты, но все «Крепости» уцелели. Через 3 дня 5 бомбардировщиков В-26 без сопровождения прилетели бомбить Лаэ. Я одержал очередную победу. 9 июня я отправил в океан еще 2 В-26.

Дни походили один на другой, как две капли воды. Жизнь превратилась в бесконечные вылеты на охоту, сопровождение <sup>[419]</sup>бомбардировщиков к Порт-Морсби и лихорадочную беготню к стоящим на земле истребителям, чтобы спешно взлететь на перехват приближающихся бомбардировщиков. Союзники, казалось, обладали неистощимыми запасами самолетов. Каждая неделя приносила им новые тяжелые потери, однако самолеты возвращались двойками, тройками, десятками. Спустя годы подробности этих боев потускнели в памяти, хотя я бережно храню свои дневники. Но несколько эпизодов я помню совершенно отчетливо.

Незабываемым стало побоище 24 мая. Сигнал воздушной тревоги поднял на ноги всех в Лаэ. 6 дежурных истребителей стояли в готовности к взлету. Остальные пилоты прыгали через борта движущегося грузовика, который привез их из казармы на летное поле. Мы моментально взлетели, не потеряв буквально ни секунды. Мой собственный истребитель оторвался от земли в тот момент, когда серия бомб перепахала взлетную полосу прямо за его хвостом. По крайней мере 11 «Зеро» находились в воздухе в тот момент, когда 6 В-25 завершили бомбежку и развернулись, чтобы удрать в Порт-Морсби. Нисидзава и Ота первыми догнали их, и каждый атаковал по бомбардировщику, поливая их снарядами из пушек. В считанные секунды оба «Митчелла» загорелись. Они разбились

совсем рядом с нашей взлетной полосой. Наши остальные истребители набросились на 4 бомбардировщика, которые, умело маневрируя, уклонялись от снарядов и уходили в сторону моря. 11 японских истребителей устремились в погоню.

Возле Саламауа мы снова пошли в атаку. И снова проявилось неумение наших пилотов действовать совместно. Каждый летчик думал только о самом себе и вел свой собственный бой. Он бросался на бомбардировщики, совершенно не замечая товарищей. «Зеро» беспорядочно вертелись, едва не тараня друг друга. Не один раз нашему пилоту приходилось судорожно уворачиваться от очереди, которую другой «Зеро» выпускал в направлении бомбардировщиков. [420]

Как только В-25 оказались над морем, они прижались к самой воде, скользя не более чем в 10 ярдах над поверхностью. Их тактика была понятна. Мы не могли пикировать слишком круто и не могли атаковать их снизу. Один пилот, попытавшийся спикировать на головной бомбардировщик, неправильно оценил дистанцию и на полной скорости врезался в воду.

Я обстрелял замыкающий бомбардировщик, проходя чуть выше его хвоста. В-25 летели по прямой, поэтому я без труда сосредоточил огонь на фюзеляже. Через считанные мгновения в воздухе замелькали языки пламени, повалил дым. Бомбардировщик резко дернулся влево и взорвался, упав в море.

На уровне моря В-25 имел почти такую же скорость, как «Зеро», поэтому мы с трудом удерживались за противником, ведь нам к тому же приходилось выполнять заходы, обстреливая «Митчеллы». 3 вражеских самолета все еще держались в воздухе, когда наши 6 дежурных истребителей повернули назад, израсходовав все боеприпасы.

Лейтенант Сасаи сбил четвертый бомбардировщик, и мы продолжали обстреливать уцелевшую пару. Я сбил пятый, когда, судя по всему, его стрелки тоже израсходовали боеприпасы, и бомбардировщик повернул прямо на Порт-Морсби. «Митчелл»

получил около 1000 пуль в топливный бак, его правое крыло охватило пламя. Он беспорядочно задержался и врезался в воду, взорвавшись. Это был хороший день. Мы достоверно уничтожили 5 из 6 бомбардировщиков.

Несколько дней спустя я познакомился еще с одним аспектом воздушной войны, который показался мне ужасным, хотя я уже участвовал во многих боях. Я поймал над Лаэ одиночный В-26, загнал его в море и изрешетил ему фюзеляж и правое крыло. «Мэродер» загорелся, но перед тем, как он рухнул в море, 4 человека сумели выпрыгнуть с парашютами. Каждый благополучно сел на воду, и в следующий момент там засверкал маленький яркий спасательный плотик. Пока я кружил над ним, то видел летчиков, <sup>[421]</sup> цепляющихся за борта. Так как они находились всего в 2 милях от Лаэ, наш катер свободно мог подобрать летчиков противника и взять их в плен.

Внезапно один из летчиков поднял руки над головой и скрылся в воде. Остальные принялись яростно колотить руками по воде и попытались забраться на плотик. Акулы! Мне показалось, что их было штук 30 или 40. Затем пропал второй человек. Я спускался все ниже, и мне померещилось, что я вижу блеск зубов, сомкнувшихся на руке третьего человека. Единственный уцелевший, крупный лысый мужчина, одной рукой цеплялся за плотик и бешено размахивал ножом, зажатым во второй. Но и он тоже погиб.

Когда наш быстроходный катер вернулся в Лаэ, моряки сообщили, что нашли только пустой окровавленный плотик. От 4 летчиков не осталось даже клочка одежды. <sup>[422]</sup>

## ГЛАВА 18

20 мая мы провели самый высотный бой в истории. В этот день капитан-лейтенант Накадзима повел 15 «Зеро» к Порт-Морсби на высоте 30000 футов. Полет занял 1 час 20 минут. Всю дорогу мы упорно набирали высоту. Расчет был простым. Большая высота даст нам преимущество внезапности, но мы с огромным изумлением

увидели в нескольких милях от себя группу вражеских истребителей на этой же самой высоте.

Я очень сомневался в том, что «Зеро» сможет выполнять фигуры высшего пилотажа на этой высоте. Мой личный рекорд высоты на «Зеро» равнялся 37720 футам, но я летал в кислородной маске и куртке с электрическим подогревом. На этой высоте самолет очень плохо реагирует на действия ручки управления и категорически отказывается подниматься еще хотя бы на фут. Поэтому было крайне неразумно вступать в бой на «Зеро» на высоте 30000 футов.

Мы встретили 10 вражеских истребителей, очевидно, Р-39 новой модели. Я пошел в атаку и сразу обстрелял один. Остальные 14 «Зеро» также пошли в лобовую атаку на противника.

В разреженном воздухе истребитель плохо слушался рулей и элеронов. Когда остальные истребители приблизились, я попытался занять выгодную позицию для стрельбы. Мы двигались, словно в замедленном кино. Я крутой спиралью подбирался к противнику все ближе, рассчитывая <sup>[423]</sup> покончить с ним короткой меткой очередью. Но я дернул ручку управления слишком сильно. Мне показалось, что что-то ударило меня в грудь, а кислородная маска сползла на подбородок. Опасаясь потерять управление самолетом, я беспомощно затрепыхался в кабине. И тут перед глазами все потемнело. Я потерял сознание.

Похоже, что человек, сосредоточивший все силы на выполнении какого-то действия, даже потеряв сознание от нехватки кислорода, продолжает делать задуманное. Я ощущал, что и после потери сознания мои руки продолжали сжимать ручку управления, заставляя самолет совершить намеченную нисходящую спираль. Когда моя голова прояснилась и я снова начал различать окружающее, я находился на высоте 20000 футов, а самолет послушно отзывался на каждое движение руки.

Я немедленно выполнил разворот, так как была высока вероятность того, что «Аэрокобра» последовала за мной вниз, пытаясь сбить меня. Но другой самолет также оказался в опасном

положении! Вероятно, пилот выполнил слишком резкий маневр на большой высоте и сорвался в штопор, либо он тоже страдал от недостатка кислорода. Какова бы ни была причина, американский самолет оказался на этой же высоте, опускаясь медленным штопором. Я дал газ и направился к нему как раз в тот момент, когда вражеский пилот очнулся. В следующее мгновение одно крыло Р-39 задралось вверх, и «Кобра» бросилась на меня, ведя огонь из всех пулеметов. Но «Зеро» снова был в своей стихии. Я вышел из разворота, и «Аэрокобра» оказалась выше меня и чуть справа. Одна короткая очередь из пушек, и вражеский истребитель разломился пополам. Лишь еще один японский пилот в этот день сумел одержать победу. Ота тоже сумел сбить «Аэрокобру».

На следующий день я ухитрился сбить вражеский истребитель, не сделав ни единого выстрела, в бою, который развернулся совсем иначе, чем схватка истребителей на сверхбольшой высоте. 26 мая мы устроили погоню за противником на уровне вершин деревьев. Вылетев группой <sup>[424]</sup>из 16 «Зеро», мы встретили довольно странную вражескую группу. 4 В-17 летели колонной, а примерно 20 истребителей выстроились эшелонами по 2 или 3 самолета вокруг «Крепостей». Мы находились ниже вражеских самолетов и неожиданно атаковали их, круто набирая высоту. Я поджег один Р-39, и вскоре в небе завертелась бешеная карусель истребителей, гонявшихся друг за другом в отдельных поединках.

Большинство вражеских истребителей спустилось вниз, оторвавшись от бомбардировщиков. Однако нескольким машинам пришлось прекратить пикировать, чтобы не врезаться в землю. В этом случае им предстояло начать маневрировать в горизонтальной плоскости, во всяком случае, мы на это надеялись. Я сел на хвост Р-39 прямо над самыми деревьями. Пилот оказался совершенно бесстрашным. Он вертел виражи, буквально сбивая ветки и чуть не цепляясь за горные пики. Противник отчаянно маневрировал, пытаясь стряхнуть меня с хвоста. Но каждый раз, когда он выполнял горку или вираж, я неумолимо сокращал расстояние. Я дал короткую



очередь, от которой «Аэрокобра» увернулась, резко свернув влево. В следующее мгновение ее пилот круто спикировал, нырнув в предательскую долину, скользя вплотную к отвесным скалам.

Прежде чем я успел сообразить, что делаю, я тоже оказался в горном проходе совсем рядом с Р-39. Теперь было уже не до стрельбы. Я мог сбить вражеский истребитель, который крутился и вилял между скалами. Но я на время совершенно забыл о нем, приходилось думать о собственном спасении. Я весь взмок. Рев мотора звучал все громче и громче, камни и скалы мелькали в опасной близости от крыльев «Зеро», когда я мчался по узкому ущелью со скоростью несколько сот миль в час.

А затем на пути вражеского самолета внезапно выросла гора. Р-39 только вышел из крутого виража, и тут же прямо перед ним возникла огромная отвесная скала. Пилот «Аэрокобры» инстинктивно дернул ручку управления <sup>[425]</sup> на себя и попытался выполнить переворот, чтобы обойти препятствие. Но сделал он это недостаточно быстро. Крыло зацепилось за камни, и самолет взорвался с ужасным грохотом, раскатившимся по ущелью.

Прямо навстречу мне полетели обломки, и я тоже вцепился в ручку управления и потянул ее на себя изо всех сил. «Зеро» круто пошел вверх, и на какие-то доли секунды мне показалось, что меня сейчас постигнет та же судьба, что и несчастную «Аэрокобру». Но «Зеро» послушался рулей, и я перескочил через утес, разминувшись с ним на считанные дюймы.

Мне потребовалось несколько минут, чтобы прийти в себя и стереть пот, струившийся по лицу. Я сбросил газ и начал медленно набирать высоту, пытаюсь расслабиться. Меня все еще трясло от напряжения. Это была моя 37-я победа. Хотя я не сделал ни одного выстрела, это была одна из самых захватывающих моих воздушных дуэлей. Позднее я узнал, что в этот день Нисидзава и Ота сделали почти тоже самое. Они загнали 2 Р-39 в горы, где те разбились. Наши пилоты уцелели, закладывая просто безумные виражи. Вечером в

казарме царило веселье, мы праздновали наши невероятные победы. [426]

## ГЛАВА 19

На последней неделе мая авиаполк «Лаэ» провел несколько крупных вылетов в район Порт-Морсби. В течение 3 дней боев наши истребители добились потрясающих успехов в борьбе с противником. Мы считали, что близки к тому, чтобы расколоть этот твердый орех. 1 июня 18 бомбардировщиков из Рабаула в сопровождении 13 истребителей из Лаэ и 11 из Рабаула попытались нанести решающий удар по этому важнейшему вражескому бастиону.

Мы не верили, что союзники сумеют выставить большую группу истребителей для отражения налета после серьезных потерь, понесенных в предыдущих боях. Однако мы ошиблись, около 20 истребителей бросились на японскую авиагруппу. И снова начался односторонний бой истребителей. 7 вражеских истребителей были сожжены, причем я сумел сбить один из них. Однако они выполнили свою задачу, рассеяв наши бомбардировщики и помешав им отбомбиться прицельно.

На обратном пути к Лаэ один из бомбардировщиков покинул строй и начал беспорядочно дергаться в воздухе. Я с 5 другими истребителями спустился, чтобы прикрыть его. Этот самолет превратился в настоящую руину. Пробоины от пуль и снарядов усеивали крылья и фюзеляж так густо, что самолет походил на решето. Я подвел свой истребитель к носу бомбардировщика и заглянул в кабину. Даже на расстоянии было видно, что панели управления [427] и кресла пилотов залиты кровью. Просто чудо, что самолет еще летел.

Пилот и второй пилот лежали на полу в лужах крови. Управление самолетом взял на себя бортинженер, который не умел этого делать. Я не видел остальных 4 членов экипажа. 2 турели были разбиты, и стрелки, находившиеся в них, были либо убиты, либо ранены.

Похоже, только бортинженер, сражавшийся, чтобы удержать самолет в воздухе, вроде бы остался цел.

Каким-то образом он заставлял самолет лететь, хотя тот шатался из стороны в сторону, как пьяный, и сумел добраться до аэродрома Лаэ. Это человек великолепно потрудился. Судя по всему, он управлял самолетом, вспоминая действия пилотов, которые видел во время полетов. Это исключительно трудно, даже почти невозможно для человека, не имеющего летной подготовки, а если вспомнить, что бомбардировщик был тяжело поврежден, то **невозможно в принципе**. И теперь, когда самолет долетел до Лаэ, бортинженер едва не потерял все, чего достиг. Он сумел удержать бомбардировщик в воздухе, но посадить его, плавно снижая высоту и скорость, одновременно точно выходя на полосу, он уже не мог.

Поврежденный самолет медленно кружил над полосой, снижаясь все больше и больше, пока инженер рассматривал узкую взлетную полосу, находящуюся под ним. Никто не мог помочь несчастному, сидевшему за штурвалом. Мы сблизились с бомбардировщиком и попытались вывести его на посадку, но едва инженер отрывал глаза от панели управления, как самолет начинал опасно крениться. Наконец он потерял скорость и провалился вниз. Для него не было смысла оставаться в воздухе, так как топливо подходило к концу. Бомбардировщик описал круг над водой, резко дернулся в сторону на вираже и начал заходить на полосу. Я затаил дыхание. Он не мог сесть. Потеряв скорость, самолет задержался и начал сваливаться в штопор. Он мог разбиться в любой момент. <sup>[428]</sup>

Но здесь произошло настоящее чудо. Пилот кое-как поднялся на ноги. Его перемазанное кровью лицо было белым, как мел. Он буквально навалился на спину бортинженеру. В критические мгновения посадки он сумел толкнуть штурвал вперед, и самолет снова набрал скорость. Выпустив колеса и закрылки, бомбардировщик шлепнулся на полосу. Взметнулось облако пыли, и бомбардировщик потащило юзом. В один миг он разнес в щепки 2 истребителя, подпрыгнул и остановился, разломившись пополам.

Мы приземлились сразу после него и подрулили к обломкам, которые почему-то не загорелись. Пилот, который лишь усилием воли поднялся на ноги минуту назад, снова потерял сознание. Второй пилот был мертв. Бортинженер, который дотащил подранка домой, получил такие серьезные раны в ноги, что его пришлось выносить из самолета. Оба бомбардира получили тяжелые ранения. У одного из них кость сломанной руки пробила кожу. Оба были покрыты кровью с головы до ног. Два стрелка тоже имели множество ран и были перемазаны кровью. Однако они мертвой хваткой держались за свои пулеметы.

Впервые мы воочию увидели, какой ужасной силой обладают пушки и пулеметы наших истребителей. Мы еще никогда не сталкивались со смертью вплотную. Те люди, которые гибли в пылающих самолетах, были далеко от нас. Человек либо возвращался назад, либо нет. А теперь мы сами увидели, как это выглядит.

Вылеты истребителей продолжались, и в следующие 2 дня мы сбили еще 3 истребителя. Но никто в Лаэ не подозревал, что наши постоянные победы меркнут на фоне сокрушительного поражения, которое потерпело японское авианосное соединение у Мидуэя 5 июня. Мы знали, что произошло сражение, так как Токио объявило о крупной победе нашего флота. Императорская ставка назвала наши собственные потери «незначительными». Однако впервые у нас возникли подозрения, что сводки были <sup>[429]</sup> неточны. Причина была простой. Мы знали, что предполагается высадка на Мидуэй и его захват. Если наш флот отошел, не высадив десант, значит произошло что-то непредвиденное.

Очень долго мы не знали, что погибли наши 4 самых больших и самых мощных авианосца вместе с 280 самолетами и большинством пилотов. Погибли также тысячи моряков, составлявших команды потопленных кораблей.

С 5 по 15 июня на фронте в Новой Гвинее наступило странное затишье, которое нарушилось лишь однажды, когда вражеские бомбардировщики 9 июня атаковали Лаэ. Я добавил на свой счет еще

2 В-26. Но 17 июня бои возобновились с еще большей яростью. Это был удачный день для наших истребителей, так как 21 «Зеро» сумел внезапно атаковать 3 группы вражеских истребителей.

Мы атаковали первую группу из 12 истребителей, спикировав на них всей группой, и строй противника сразу развалился. Я сбил один самолет, и еще 5 пилотов добились побед. Оставшиеся 6 вражеских истребителей перешли в пике и удрали.

Набрав высоту, мы атаковали со стороны солнца другую группу из 12 истребителей. Снова мы нанесли удар совершенно внезапно и за один заход сбили 3 самолета. Я одержал вторую победу за день.

Третья волна вражеских самолетов появилась, едва мы завершили пикирование после удара по второй. Около 25 истребителей прилетели в тот момент, когда мы разделились на 2 группы. 11 «Зеро» спикировали навстречу набирающему высоту противнику, а остальные завязали бой на горизонталях. Строй моментально рассыпался, и над авиабазой Порт-Морсби началась бешеная свалка. Вражескими самолетами были Р-39 новой модели, более скоростные и маневренные, чем старые. Я атаковал один истребитель, однако он, к моему удивлению, успевал увернуться каждый раз, когда я открывал огонь. В небе закружилась невероятная карусель. Пилот «Аэрокобры» мастерски выполнял виражи, петли, иммельманы, пике,<sup>[430]</sup> бочки и спирали. Он был превосходным пилотом, и если бы имел более хороший самолет, то мог бы выйти победителем из этой схватки. Но я неумолимо сокращал дистанцию между самолетами и оказался у него на хвосте на расстоянии всего 20 ярдов. 2 короткие пушечные очереди завершили погоню, и «Аэрокобра» вспыхнула.

Это была моя третья победа за день. Четвертая, которую я одержал практически немедленно, оказалась достаточно нелепой. Прямо перед мной возник Р-39, пилот которого все внимание сосредоточил на «Зеро», который пытался уйти от него свечой. Американец стрелял по нему, но сам оказался прямо у меня на прицеле. Я всадил в него около 200 пуль из обоих пулеметов.

Истребитель попытался уклониться бочкой. У меня кончились снаряды к пушкам, поэтому я всадил ему в брюхо вторую пулеметную очередь. Но «Кобра» еще держалась, и третья очередь пришлось прямо по кабине, так что брызнули осколки. Я увидел, как пилот сунулся вперед на панель управления. Р-39 сорвался в штопор, а потом перешел в пикирование и на огромной скорости врезался в землю, взорвавшись среди джунглей.

Четыре вражеских истребителя за один день! Для меня это был рекорд, и он стал составляющей величайшего поражения, которое потерпел противник от авиаполка «Лаэ». Наши пилоты заявили, что в этот день достоверно уничтожили в воздухе 19 вражеских истребителей.

По пути назад на аэродром Ёнекава вышел из строя. Он бросил самолет вверх, потом спикировал обратно вниз, выписывая дикие петли. Ёнекава буквально кувыркался в небе, кружа вокруг моего истребителя. Я все понял, когда он подлетел вплотную к моему самолету и, торжествующе улыбаясь, показал два пальца. Ёнекава больше не был зеленым новичком, теперь на его счету числились 3 вражеских самолета. Он прямо лопался от гордости. Он летел вниз головой, размахивая в кабине обеими руками. Потом Ёнекава пролетел сверху, снизу и даже описал широкую петлю вокруг моего самолета. Он был похож на <sup>[431]</sup> расшалившегося ребенка. Подлетев вплотную ко мне, Ёнекава зажал ручку управления между коленями. Все еще улыбаясь, он помахал мне коробкой с пайком и принялся кушать. Его радость оказалась заразной. Я показал ему 4 пальца, а потом откупорил бутылку содовой. Он вытащил свою из коробки с пайком, и мы выпили друг за друга.

Но на этом наши победы в тот знаменательный день не закончились. Едва наши самолеты были заправлены и перевооружены, как пришло сообщение наблюдателя. 10 В-26 направлялись к нашему аэродрому. Они не могли выбрать худшего времени, так как 19 «Зеро» взлетели еще до того, как «Мэродеры» приблизились к Лаэ. Мы не сумели сбить ни одного, но повредили

большинство из них, вынудив беспорядочно побросать бомбы. Во время погони на выручку бомбардировщикам прилетели 10 истребителей Р-39, которые перехватили нас над мысом Уорд Хант. В результате была сбита одна «Аэрокобра».

Вечером в Лаэ начались торжества по поводу потрясающей победы. Все пилоты получили дополнительную порцию сигарет, механики толпились рядом, чтобы разделить нашу радость. А потом пришла еще более хорошая новость. Все мы получили 5 дней отдыха в Рабауле. Крики радости летчиков заставили содрогнуться окрестные джунгли. Не только я один устал от ежедневных боевых вылетов, но и мои механики хотели несколько дней спокойно поработать над моим истребителем. Они показали мне пулевые пробоины в плоскостях и фюзеляже, и у меня внутри все екнуло, когда я увидел цепочку пробоин, идущую прямо позади кабины. Я разминулся со смертью на расстоянии 6 дюймов.

В 1942 году ни один из наших истребителей не имел брони, защищающей пилота. «Зеро» также не имели самозатягивающихся баков, которые стояли на американских истребителях. Вражеские пилоты вскоре обнаружили, что очередь из 12,7-мм пулеметов по топливным бакам «Зеро» немедленно поджигает японский истребитель. [432]

Несмотря на это, в те дни ни один из японских пилотов не летал с парашютом. На Западе это истолковали совершенно неправильно. Дескать, японскому командованию было наплевать на наши жизни, и японские летчики считались расходным материалом, пушечным мясом, а не людьми. Это очень далеко от истины. Каждый человек получал парашют. И решение оставлять их на земле принимали сами летчики, а вовсе не высшие штабы. Более того, командование убеждало нас, хотя и не приказывало прямо, надевать парашюты во время вылетов. На некоторых аэродромах командиры прямо приказывали делать это, и у летчиков просто не было иного выхода, как брать эти тяжелые ранцы с собой. Однако очень часто они не

застегивали ремни и использовали парашют только как подушку на сиденье.

Мы видели в парашютах мало пользы. Скорее, они нам только мешали. Во время боя трудно было быстро двигать руками и ногами, если на тебе была надета эта сбруя. Была еще одна серьезная причина не надевать парашюты в бою. В то время большинство боев с вражескими истребителями проходило над вражеской территорией. Поэтому даже не возникало вопроса, чтобы выпрыгнуть с парашютом, так как это означало почти неизбежный плен. В японском воинском уставе или в традиционном самурайском кодексе бусидо нельзя было найти слова «пленный». В японской армии не было пленных. Ни один летчик-истребитель, обладавший хоть каплей мужества, не позволил бы взять себя в плен. Это было просто немыслимо. Тем не менее, очень неприятно было разглядывать пулевые пробоины, идущие в считанных дюймах от твоего сиденья.

Вечером я получил подтверждения своих 4 побед в дневных боях. Это не было уникальным случаем для Императорского Флота, я знал десяток других морских <sup>[433]</sup> летчиков, которые добивались того же или даже превосходили это достижение. Теперь количество моих побед дошло до 43.

Нисидзава, который стал лучшим японским асом, имея на своем счету чуть более 100 сбитых самолетов, 7 августа поставил рекорд над Гуадалканалом, когда сбил 6 американских морских истребителей. Год спустя морской летчик 1 класса Кендзи Окабэ сбил за один день в серии боев над Рабаулом 7 самолетов — истребители F4F «Уайлдкэт», торпедоносцы TBF «Авенджер», пикировщики SBD «Доунтлесс».

Однако почти все пилоты, которые добивались этих выдающихся результатов, позднее погибли в боях. Я знаю только два исключения: я сам и Нисидзава. Но и Дьявол не дожил до конца войны. Он погиб в октябре 1944 года над островом Себу на Филиппинах, не сумев при этом сделать ни одного выстрела. Несколько истребителей «Хеллкэт» перехватили невооруженный транспортный самолет DC-3, на



котором летели Нисидзава и еще несколько летчиков, и сбили его. Так встретил свой бесславный конец лучший японский ас.

Вечером я получил приказ явиться к командиру авиабазы, что было совершенно необычно. В комнате капитана 1 ранга Сайто я увидел его заместителя капитан-лейтенанта Накадзиму и лейтенанта Сасаи, которого тоже вызвали. Оба старших офицера выглядели очень угрюмо.

Капитан 1 ранга Сайто сказал: «Я до сих пор сомневаюсь, разумно ли сообщать вам это известие, и делаю это лишь по прямому совету капитан-лейтенанта Накадзи-мы. Хотя для меня это очень неприятная задача.

В начале месяца я попросил Верховное командование в Токио наградить лейтенанта Сасаи за его исключительно умелое руководство эскадрильей в боях. Одновременно я попросил наградить Сакаи за его выдающиеся достижения в боях, которые позволили ему стать лучшим асом Императорского Флота. <sup>[434]</sup>

Однако обе просьбы остались без удовлетворения. Токио не желает создавать прецедент. За всю нашу историю не было ни одного живого героя, — подчеркнул Сайто. — Судя по всему, Токио твердо решил и теперь не изменять этой традиции. — Он с горечью добавил: — Они отказались даже наградить тебя медалью или произвести в офицеры.

Я не решался сообщить вам об этом из опасения, что вы начнете критиковать действия высшего командования. Но для меня лично исключительно важно, чтобы вы знали: я, как ваш командир, признаю ваши заслуги и ценю ваши неутомимые усилия».

Потом заговорил капитан-лейтенант Накадзима: «Флот всегда придерживался традиции — правильной или нет — награждать и повышать в звании только посмертно. Разумеется, в данный момент вам эта традиция не понравится. Я хочу, чтобы вы знали, что капитан 1 ранга Сайто просил для лейтенанта Сасаи звание капитан-лейтенанта, а для Сакаи — звание энсайна».

Сасаи ответил без раздумий: «Я не могу высказать вам, насколько я благодарен за вашу заботу и усилия ради меня. Однако я должен добавить, что ни Сакаи, ни я не расстроены решением Токио. Я не вижу причин, по которым мы должны затаить злобу. Это мое личное мнение, но я убежден, что говорю также от имени Сакаи, что наши достижения и победы принадлежат не нам одним. Без моих ведомых, которые прикрывают меня, без усердной работы наземного персонала мы не смогли бы сделать ничего. Я удовлетворен тем, как действует наша часть в целом, и я не чувствую потребности в личной награде, хотя я весьма польщен тем, что вы для нас хотели сделать». Сасаи сказал именно то, что я сам желал высказать, поэтому я только кивнул в знак согласия.

Флот почти до самого конца войны упрямо придерживался своей политики, отказываясь награждать за индивидуальные достижения. Имелось только одно исключение из этого правила, когда уже в марте 1945 года адмирал <sup>[435]</sup> Созму Тоёда, командующий Объединенным Флотом, отметил в приказе морского летчика 1 класса Сойти Су-гиту и меня за выдающееся число воздушных побед. Добавлю, что в то время я уже имел звание энсайна. Но эти награждения были бессмысленными. Величайшие асы нашего флота — Нисидзава, Ота, Сасаи и другие — к тому времени были уже мертвы. <sup>[436]</sup>

## ГЛАВА 20

В июне мы начали встречать все возрастающее количество вражеских истребителей и бомбардировщиков. Нам сообщили, что противник наращивает силы своей авиации в этом районе, поэтому мы должны теперь проводить рейды истребителей более крупными силами. Стало ясно, что нам потребуется каждый «Зеро», имеющийся в Лаэ. Противник тем временем строил все новые аэродромы в джунглях, окружающих Порт-Морсби.

Налеты наших бомбардировщиков в ответ стали чаще и мощнее, но вражеские истребители встречали каждый налет и действовали решительно и агрессивно. 17 июня 12 «Зеро» сопровождали 18

бомбардировщиков к Порт-Морсби и отогнали 7 американских перехватчиков, пытавшихся атаковать группу. Бомбардировщики нанесли удар по району причалов и потопили транспорт водоизмещением 8000 тонн, стоящий в гавани. 7 американских истребителей гнались за нашей группой до самого мыса Уорд Хант, но успеха не добились. На следующий день 9 наших бомбардировщиков и 9 истребителей атаковали Кидо в бухте Рескар, новой вражеской базе чуть севернее Порт-Морсби, где базировались истребители. 10 вражеских перехватчиков атаковали 18 японских самолетов и снова безрезультатно, хотя при этом потеряли 2 самолета.

24 июня я вернулся в Лаэ после отдыха в Рабауле и на следующее утро в составе группы из 21 истребителя отправился <sup>[437]</sup> в рейд к Порт-Морсби. Бой был ожесточенным, и я сбил 1 самолет из 11, об уничтожении которых заявили наши пилоты.

На следующее утро из Рабаула в Порт-Морсби вылетели 19 бомбардировщиков, их сопровождали 11 истребителей. 12 вражеских самолетов перехватили их, однако «Зеро» сбили 3 вражеских самолета.

Это был последний июньский налет. На следующий день тропический ливень обрушился на Новую Гвинею. Дождь хлестал не только по нашим аэродромам, но и по союзническим. Наши успехи в апреле, мае, июне отчасти объяснялись прекрасной летной погодой, которая стояла почти весь день. Во второй половине дня довольно часто собирались тучи, но к этому времени, то есть около 16.00, мы уже находились на земле. По вечерам налетали яростные шквалы, которые бушевали всю ночь. Но это был скорее подарок, чем неудобство, потому что они мешали противнику проводить ночные бомбежки более регулярно, и мы почти ежедневно могли выспаться.

В июле погода резко переменилась. По вечерам шквалы больше не налетали, теперь днем и ночью небо оставалось совершенно чистым. Вот тогда и появились вражеские бомбардировщики. Они прилетали почти каждую ночь, и бомбы сыпались на наши головы непрерывно. «Митчеллы» и «Мародеры» неутомимо бомбили

аэродром и обстреливали все, что попало. Мы были совершенно беспомощны перед этими атаками. Даже если бы взлетная полоса была достаточно длинной для проведения ночных полетов, крайне сомнительно, чтобы на «Зеро» удалось добиться каких-то успехов ночью. Поэтому мы оставались на земле, прятались в убежищах и проклинали американцев. Больше всего доставалось техникам и механикам. Они не имели возможности участвовать в рейдах и видеть охваченные пламенем вражеские самолеты, летящие на землю. Вместо этого им приходилось почти круглосуточно работать, чтобы содержать горстку истребителей в исправном состоянии. А теперь они лишились <sup>[438]</sup> и возможности отсыпаться, так как мощь вражеских ночных налетов нарастала.

Особенно сильный налет на наш аэродром противник предпринял рано утром 2 июля. Сигнал воздушной тревоги разбудил нас еще до рассвета. Мы поспешно надели летные костюмы и побежали к аэродрому. Но не успели мы добраться до взлетной полосы, как послышался рев моторов, сопровождаемый разрывами первых бомб. Все пилоты опрометью бросились к ближайшему убежищу. Времени спрятаться в щелях уже не было, и мы попрыгали в соседние воронки.

Бомбардировщики можно было легко различить на фоне звездного неба. Это были «Митчеллы» и «Мэродеры», летевшие на высоте не более 600 футов. В черном небе мелькали призрачные огоньки выхлопов. Однако они совсем не казались нам прекрасными, когда мы вжимались в дно воронок.

Израсходовав бомбы, самолеты выполнили еще один заход, пролетев на уровне вершин деревьев. Они обстреляли взлетную полосу и все здания, какие только заметили. Мы снова попрятались в воронки, чувствуя себя отвратительно. Вражеские бомбардировщики поливали аэродром настоящим ливнем пуль. Каким-то чудом ни один из пилотов не был ранен. Затем союзники удалились, чтобы поработать на другом конце аэродрома. Я выполз из воронки и побежал на командный пункт. Не следовало терять времени,

пересекая летное поле. Так как все наши истребители стояли на земле, очередная волна бомбардировщиков вполне могла появиться уже в следующую минуту. А бомбовая воронка — не самое надежное укрытие во время обстрела с воздуха.

Командный пункт пока оставался цел. Но теперь вокруг вертелись вражеские бомбардировщики, усиленно обстреливая вышку и хижину из пулеметов. Моряки соорудили вокруг командного пункта бруствер и отвечали шквалом огня из своих пулеметов, но преуспели только в расходовании боеприпасов. Они ничего не знали о правилах <sup>[439]</sup> ведения огня по самолетам, и их трассы безвредно сверкали в небе позади бомбардировщиков.

Такое полное отсутствие меткости удивило меня. Я совершенно забыл о желании укрыться и побежал к пулеметчикам. Я подбежал к одному из зенитчиков и дернул его за рукав, сказав, что я буду наводить. Однако моряк вцепился в свой пулемет и отказался уходить, крича, что у него нет такого приказа. Я не стал тратить время на споры с ним, а просто ударом сбросил его с сиденья. Он поднялся на ноги, ругаясь, но другой пилот, стоявший рядом, оттащил его в сторону и забрал патронные ленты. Моряк в ярости убежал.

В следующее мгновение аэродром атаковала вторая волна из 6 В-26. Я нажал на гашетку и удерживал ее, следя за сверкающей в воздухе трассой. «Мародер» проскочил у меня прямо над головой, и я провел огненной струей по фюзеляжу от носа до хвоста. Но бомбардировщик даже не вздрогнул и устремился на позицию моего орудия. Носовой стрелок открыл ответный огонь.

Это был мой первый бой на земле с самолетом, летящим прямо на меня. И я испугался, что его пули разорвут меня на куски. Но в голове промелькнула и более страшная картина: бомбы со свистом летят вниз и рвутся прямо на моей огневой позиции. Страх взял верх над всеми остальными эмоциями. Я бросил орудие и со всех ног побежал к укрытию из мешков с песком позади меня. Я даже не пробежал весь путь, а преодолел последние метры отчаянным

прыжком, буквально влетев в убежище. Несколько секунд я сидел, чувствуя себя настоящим идиотом и трусом. В-26 прогремел над головой, так и не сбросив бомб. Я обругал свое тело, которое поддалось панике, и вернулся к оружию. Постепенно я перестал дрожать и пришел в себя. Я снова уселся на сиденье наводчика и поклялся, что теперь-то не побегу, словно кролик.

Бомбардировщики вернулись. Они летели на высоте всего 150 футов, и потому рев моторов звучал просто оглушительно, больно ударяя по ушам. Они походили на <sup>[440]</sup>огромные черные тени, выскакивающие из мрака и извергающие пламя из своих пулеметов. Дрожащие выхлопы озаряли их призрачным голубым ореолом. Я встретил приближающийся бомбардировщик очередью, продолжая стрелять, пока он был у меня на прицеле. Появилась тонкая струйка дыма, однако самолет продолжал спокойно лететь и скрылся вдали, так и не покинув строй.

Противник не один час упражнялся в бомбометании и обстреле, а потом безнаказанно улетел из Лаэ, прежде чем наступил рассвет. Ни один самолет не был сбит, хотя зенитные орудия и пулеметы выпустили не одну тысячу снарядов и пуль. Пилоты были настолько деморализованы этой атакой, что даже после того, как стихли разрывы бомб, ни один не побежал к истребителям, чтобы взлететь и догнать противника, как мы желали этого раньше.

Большинство аэродромных построек горело. Глубокие воронки превратили взлетную полосу в нечто ужасное. Это помешало бы нам взлететь, даже если бы захотели. Это казалось невозможным, но 20 истребителей, припаркованных по обе стороны полосы, уцелели. Они лишь имели пробоины от пуль и осколков. Мы собрались на командном пункте, чтобы получить новые приказы. Пилоты были потрясены и взбешены налетом, который на нас обрушился. Особенно бушевал один из летчиков, недавно прибывших в Лаэ, — морской летчик 2 класса Ми-цзо Суицу. Он поклялся, что во время следующего налета собьет бомбардировщик, хотя для этого

пришлось бы протаранить противника. Однако в тот момент на его обещание никто не обратил внимания.

Еще до того, как бомбардировщики улетели, почти 200 человек высыпали на летное поле с лопатами и ручными катками и начали засыпать воронки, убирать с полосы камни и куски железа.

Внезапно с командного пункта примчались несколько ординарцев, истерически вопя: «Скоро начнется новый налет! Более ста самолетов приближаются к аэродрому!» 100 самолетов! Это была просто невероятная <sup>[441]</sup> цифра. Мы еще никогда не слышали об атаках такой силы. Среди штабных офицеров началась паника, а потом пришел приказ поднять в воздух все имеющиеся самолеты. Мы побежали к истребителям и начали выруливать на старт, как только были прогреты моторы. Взлетную полосу удалось кое-как привести в относительно пригодное состояние.

«Зеро» уже приготовились к разбегу, как из командного пункта начали выскакивать офицеры, бешено размахивая руками. Что-то выкрикивая, они побежали вдоль полосы. Потом они принялись складывать руки крестом, требуя выключить моторы. Когда они подбежали к истребителям, то объяснили: «Тревога отменяется. Наши наблюдатели ошиблись». Кто-то из офицеров нервно рассмеялся: «Эти 100 самолетов оказались стаей перелетных птиц!» После этого расхохотались уже все. Весь эпизод после пережитого напряжения показался отменно нелепым.

Мы завтракали, рассевшись вокруг командного пункта, чтобы немедленно взлететь при угрозе нового налета. Противник сегодня решил не давать нам отдыха. Мы еще ели, когда ординарцы прибежали с сообщением: из Саламауа передали, что 6 В-17 летят к нашей базе. Мы не задержались ни на секунду. В одно мгновение посуда полетела в разные стороны, и мы побежали к истребителям. Саламауа находился всего в нескольких минутах полета от Лаэ, и бомбардировщики вскоре обрушатся на нас. Но мне не удалось взлететь. Остальные пилоты уже мчались по взлетной полосе, а я сидел в кабине и проклинал двигатель, который отказывался

запускаться. Я снова и снова терзал стартер, но мотор молчал. Разочарованный, я вылез из самолета и лишь посмотрел вслед улетающим истребителям.

После этого я пошел через летное поле к убежищам. Капитан-лейтенант Накадзима яростно махал руками, что-то крича. Он то и дело показывал в небо. Я находился в 20 ярдах от убежища, когда свист падающих бомб вспорол <sup>[442]</sup> воздух, словно гигантским бичом. Последние несколько футов я просто пролетел по воздуху и рухнул на спину человека, припавшего к земле в щели.

И в ту же самую секунду мир словно взорвался. Послышался оглушительный грохот, и земля под ногами заходила. Я почувствовал, как что-то сжало мое тело, давление было ужасным, а потом все почернело. Я ничего не видел и не слышал. Мне показалось, что меня вырвали из этого мира и забросили в неведомую пустоту. Я попытался пошевелить руками и ногами, но безуспешно. Меня словно парализовало.

Прошли секунды или минуты — сказать не могу, но потом я услышал голос, зовущий меня откуда-то издалека. Это был капитан-лейтенант Накадзима. «Сакаи! Сакаи! Где ты?» Недолгое молчание. А потом снова крик: «Где ты? Куда пропал Сакаи? Ищите же его, черт побери!»

Я попытался крикнуть в ответ. Хотя мне казалось, что я кричу, но, странное дело, я не слышал собственного голоса. Мой рот, мои губы даже не двигались. Что-то тяжелое давило мне на подбородок.

Снова долетел голос Накадзимы, какой-то тусклый и далекий: «Наверное, его засыпало. Ищите его. Не теряйте ни секунды».

Засыпало? Разумеется! Я слегка приоткрыл глаза. Темнота. Затем меня захлестнул ужас. Я почувствовал, что задыхаюсь, песок душил меня. Я попытался подняться, но не смог даже пошевелиться. Ужас просто подавил меня.

Снова слышался голос Накадзимы, теперь он звучал немного громче. «Копайте чем угодно, что вы только можете найти.



Поспешите, копайте палками. Копайте голыми руками, если больше ничего нет! Спешите!»

Затем послышался какой-то скрежет, лопаты взрывали песок. Я ждал, стараясь не корчиться. Вскоре они нашли меня. Чья-то рука прошла по лицу, погладила щеку и отгребла песок со рта и носа. Солнечный свет ударил в глаза, когда мои спасители откопали меня и вытащили наружу.<sup>[443]</sup>

Я оказался не единственным похороненным заживо. По крайней мере 10 человек оказались в ловушке, когда одна из щелей рухнула от близкого разрыва бомбы. Но ни один человек не получил ни царапины! Мы с головы до ног были покрыты песком, который, к счастью, поглотил всю ударную волну, когда щель осыпалась.

Командный пункт был разнесен в щепки. Дымящаяся воронка рядом с ним показывала, что лишь везение избавило его от прямого попадания. Большинство самолетов, еще стоявших на взлетной полосе, разлетелись на мелкие кусочки. Пробитые топливные баки нескольких машин пылали. Прошел почти час, прежде чем на базу вернулись истребители, успевшие взлететь. Летчики были мрачны. 6 «Летающих Крепостей», шутя, отбили все их наскоки.

Потребовались 2 дня, чтобы привести базу в порядок после налета 2 июля. Но 4 июля мы были готовы отомстить, нанеся удар по Порт-Морсби. По американскому календарю это было еще 3 июля, но мы надеялись помочь им организовать праздник по случаю Дня Независимости, устроив небольшой фейерверк. 21 «Зеро» полетел к Порт-Морсби, где их уже радостно ждали 20 вражеских истребителей. Мы атаковали самолеты союзников, не дав им завершить пике. Наши пилоты заявили, что 9 истребителей сбили достоверно и еще 3 вероятно.

Нам еще предстоял довольно долгий путь до Лаэ, когда я заметил облако черного дыма, плывущее по ветру. Когда показалась авиабаза, стало видно, что дым валит от горящих аэродромных сооружений. Языки пламени вздымались в воздух, и над джунглями и берегом колыхались клубы густого черного дыма. Причина была совершенно

ясна. Пока мы отсутствовали, вражеские бомбардировщики подожгли наше бензохранилище.

Мы еще заходили на посадку, как внезапно над джунглями появились 7 «Мэродеров». Мы заметили бомбардировщики, лишь когда те оказались над аэродромом. Их черные бомбы замелькали в воздухе, поднимая фонтаны огня и пыли высоко над взлетной полосой. Мы бросились<sup>[444]</sup> в погоню, еще несколько истребителей сумели взлететь с аэродрома, поэтому более 26 «Зеро» устремились вдогонку за 7 ударающими В-26. Несколько мгновений в воздухе царил полный хаос, самолеты беспорядочно метались, пытаясь избежать столкновений. Часто они расходились не более чем в футах друг от друга.

Один истребитель, который вылетел из Лаэ, отделился от общей группы. «Зеро» проскочил мимо бомбардировщиков, потом резко развернулся им навстречу и на ужасной скорости ринулся прямо на головной бомбардировщик. То, что мы сначала приняли за смелую лобовую атаку, превратилось в нечто ужасное. Японский пилот даже не пытался открыть огонь. Он намеревался таранить врага! Самолеты сближались с общей скоростью более 600 миль/час, и все произошло в доли секунды. «Зеро» проскочил вплотную к правому винту «Мэродера», и его крыло срубило киль бомбардировщика.

Сначала «Зеро» летел совершенно прямо, не получив видимых повреждений. Затем он начал крутиться, постепенно теряя высоту, и врезался в море на большой скорости. Через несколько секунд В-26, потерявший киль, начал шататься из стороны в сторону, перевернулся на спину и тоже рухнул в воду, взорвавшись с ослепительной вспышкой. Сразу 6 истребителей обрушили пушечно-пулеметный огонь на другой В-26, и менее чем через 5 минут он тоже скрылся в волнах. Остальные 5 бомбардировщиков спаслись.

Вернувшись в Лаэ, мы выяснили, что пилотом, протаранившим «Мэродер», был тот самый летчик, который еще 2 июля поклялся унести вражеский самолет с собой. Суицу выполнил свою угрозу.

6 июля мы снова атаковали Порт-Морсби. 15 истребителей сопровождали 21 бомбардировщик. Наши пилоты сообщили, что сбили 3 неприятельских истребителя.

Но с 7 по 10 июля наступил черед противника. 3 ночи подряд мы прятались в убежищах, словно крысы в норах. В Лаэ по ночам творилось нечто кошмарное. Рвались бомбы, <sup>[445]</sup> пулеметные очереди вспарывали землю, взлетали фонтаны огня и дыма, пылали самолеты, рушились здания, появлялись сотни бомбовых воронок. Никто не сомневался, что враг намерен превратить авиабазу Лаэ в дымящиеся руины. Но, несмотря на сильнейшие атаки, он так и не сумел достичь своей главной цели — помешать летать нашим истребителям.

11 июля мы провели еще один крупный налет бомбардировщиков на Порт-Морсби. 12 истребителей сопровождали 21 бомбардировщик, прилетевший из Рабаула. Мы еще летели к вражеской базе, как лейтенант Сасаи заметил 6 В-17, направляющихся бомбить **наш** аэродром. Он покинул строй, захватив с собой еще 5 истребителей. Сасаи допустил серьезную ошибку. Он просигналил Нисидзаве, Оте и мне, чтобы мы следовали за ним. После этого 6 истребителей атаковали «Летающие Крепости», совершив целую серию заходов. И в очередной раз «Крепости» оказались очень стойкими, как и предполагало их название. Мы повредили 3 бомбардировщика, но не сумели сбить ни одного. Зато их стрелки показали, что кое-чему научились. Один «Зеро», объятый пламенем, рухнул вниз. Остальные истребители, в том числе и мой собственный, были продырявлены вражескими пулями.

Имея только 6 истребителей прикрытия, бомбардировщики, атаковавшие Порт-Морсби, были рассеяны вражескими истребителями. Поэтому их бомбы легли где угодно, только не на цель, и вражеские сооружения почти не пострадали.

Сасаи получил строгий выговор за то, что оставил бомбардировщики с таким слабым сопровождением. Он даже не попытался оправдываться и принял нагоняй молча. Да и нечем ему

было оправдываться. Он нарушил главное правило истребителей сопровождения: никогда не оставлять бомбардировщики без защиты. Однако летчики эскадрильи сочувствовали Сасаи. В-17 всегда были для нас болезненной занозой. Их способность легко отбивать атаки озадачивала и злила нас. <sup>[446]</sup>

21 июля мы начали новую фазу истребительных операций, когда японская пехотная дивизия высадилась в Буне, в 110 милях южнее Лаэ. Наши войска сразу двинулись в глубь острова в отчаянной попытке пробиться сквозь джунгли к Порт-Морсби. На карте выполнить такой переход очень просто. Буна находилась совсем рядом (по прямой) с Порт-Морсби, их разделяло только горлышко полуострова Папуа.

Но карты острова, поросшего джунглями, очень отличаются от душного ада, который существует под густым покровом листвы. Японское верховное командование допустило грубейшую и даже роковую ошибку, отправив наши войска наступать на Порт-Морсби по суше. Прежде чем закончилась битва, Япония потерпела одно из самых трагичных и унижительных поражений.

Хребет Оуэн Стэнли почти так же высок, как грозные Альпы. Назвать джунгли, покрывающие склоны гор, просто «густой растительностью», значит сильно приукрасить картину. Изобилие растений там просто невероятное. Если под ногами нет болота, трясины, толстого, скользкого слоя перегноя, тогда вам приходится ступать по острым, как бритва, камням. Предательские осыпи, разнообразные лианы, мириады насекомых, страшная жара и болезни буквально косили людей.

Пересечь альпийские ледники — это простая задача по сравнению со смертельным риском, который представляет собой попытка пробиться сквозь джунгли хребта Оуэн Стэнли. Наладить снабжение войск, когда те погрузились в трясины джунглей, оказалось немыслимо. Любая мелкая ранка или царапина в условиях жары и высокой влажности превращалась в гноящуюся язву. Пот сочился буквально из каждой поры. Оружие моментально ржавело,

одежда превращалась в лохмотья, ноги были изрезаны о скалы и бритвенно-острые стебли травы.

Несколько месяцев наши солдаты упорно сражались с самым ужасным противником, которого когда-либо встречали. Этот противник не стрелял из пушек и пулеметов, <sup>[447]</sup> не ставил мины. Однако он глотал сотни человек одним движением и никогда не отпускал свои жертвы. Сверхчеловеческими усилиями несколько взводов сумели подобраться на расстояние нескольких миль к заветной цели — Порт-Морсби. Но даже их ждала неудача. Дивизия просто бесследно растаяла в джунглях, откуда не было спасения. Большинство солдат погибло от истощения.

Попытка наступать по суше была жестом отчаяния. Первоначально наше верховное командование планировало высадить в Порт-Морсби крупный десант. Однако эта операция сорвалась после боя 7–8 мая в Коралловом море, когда 2 японских авианосца встретились с 2 американскими в первом в истории морском бою, когда корабли обеих сторон не сделали ни одного выстрела в противника. Каждое соединение использовало для нанесения ударов свои самолеты. Мы выиграли бой, однако противник достиг своей цели. Десантная операция была отменена.

После того, как наши войска высадились в Буне, штаб в Рабауле приказал прекратить атаки Порт-Морсби и обеспечить постоянное воздушное прикрытие плацдарма. Высадка в Буне являлась частью большой операции, которая была обречена на провал, еще не начавшись. Не только джунгли представляли собой совершенно непреодолимое препятствие. Наши солдаты постоянно страдали от того, что командование не уделяло должного внимания проблемам снабжения и толком не разбиралось в них. Эти недостатки, а также блестящие действия противника с самого начала операции сделали неизбежным разгром японцев.

Одновременно с высадкой в Буне, отряд морских пехотинцев высадился на крайней восточной оконечности Новой Гвинеи. Работая день и ночь, люди соорудили взлетную полосу в Раби, с которой

предполагалось обеспечить воздушное прикрытие наступления через Новую Гвинею с плацдарма Буны. Как ни странно, противник не бомбил <sup>[448]</sup> аэродром в Раби во время строительства, а удовлетворился фотоснимками, сделанными самолетами-разведчиками. Однако, как только строительство аэродрома было завершено, вражеские войска предприняли внезапную атаку крупными силами и быстро раздавили японский гарнизон. Это был блестящий ход. Мы построили аэродром, зато пользоваться им начали американцы и австралийцы!

Но им было мало одного этого аэродрома. Стало очевидно, что союзники наращивают силы авиации, чтобы полностью блокировать Лаэ и Рабаул. Их инженеры сооружали аэродромы в джунглях с поразительной быстротой. Средние бомбардировщики и истребители перелетали на новые площадки, когда там еще продолжались работы. Налеты на Лаэ продолжались, в них участвовало все больше самолетов. Редкая ночь проходила без того, чтобы не появились «Митчеллы» и «Мэродеры», которые бомбили и обстреливали все, что хотели.

Днем наши командиры тасовали и перетасовывали имеющиеся 20–30 истребителей, чтобы постоянно держать над Буной 6 «Зеро», а также иметь наготове дежурное звено, чтобы прикрыть аэродром. Воздушное прикрытие Буны мы обеспечить не могли, но все-таки наши истребители не позволяли союзникам наносить удары крупными силами и уничтожить сооружения на берегу.

Я получил настоящий шок во время первого вылета к Буне. До этого я видел с воздуха много десантных операций. Но ни разу мне не приводилось видеть столь жалкую попытку наладить снабжение целой пехотной дивизии. Солдаты сновали по пляжу, перетаскивая ящики на руках. У побережья стояли всего лишь два маленьких транспорта с одним сторожевиком в качестве прикрытия. Они доставили новое снабжение.

Прикрытие плацдарма оказалось более сложной задачей, чем мы предполагали. Лишь в облачные дни, когда все небо затягивали

плотные тучи, мы получали относительную передышку. 22 июля группой из 6 «Зеро» мы <sup>[449]</sup> описывали в пустом небе. По крайней мере, нам так казалось. Густые тучи нависали над землей на высоте 7000 футов. Совершенно внезапно серия взрывов потрясла побережье. В небо поднялись столбы огня и дыма. Через несколько секунд густой черный дым повалил от склада, расположенного в нескольких сотнях ярдов от воды. Никаких самолетов не было видно. Либо они сбросили бомбы сквозь тучи с потрясающей меткостью, что было совершенно невероятно, либо один или несколько самолетов вынырнули из туч, сбросили бомбы и снова ушли под защиту серой массы, так и не замеченные нами.

Второе предположение оказалось правильным. Через несколько секунд я заметил крошечную черную точку под самыми облаками далеко на юго-востоке. Мы развернулись и погнались за уходящим самолетом. Когда мы подлетели ближе, то опознали старого приятеля — двухмоторный Локхид «Хадсон». Мы находились на расстоянии мили от него, когда заметили. Бомбардировщик клюнул носом и помчался вдоль берега, пытаясь добраться до Раби. Его скорость была высокой и почти равнялась скорости наших истребителей. Я сбросил подвесной бак и двинул сектор газа до упора, включая форсаж мотора.

Находясь сзади слева, я дал очередь из всех пушек и пулеметов с дистанции 600 ярдов. Я надеялся, что «Хад-сон» начнет виражить и позволит мне сократить дистанцию. То, что случилось, было просто удивительно. Как только я начал стрелять, «Хадсон» круто пошел вверх с правым разворотом и помчался назад на полной скорости прямо на меня. Я был так удивлен, что несколько секунд неподвижно сидел в кабине. Но тут открыли огонь все курсовые пулеметы «Хадсона».

Наши «Зеро» шарахнулись в стороны, уворачиваясь и пикируя во всех направлениях. Ничего подобного ранее не случалось! Я краем глаза увидел лейтенанта Сасаи. У него челюсть отвисла при виде неожиданной отваги вражеского пилота. Один «Зеро», пилотируемый

Нисидзавой, на которого ничто не могло произвести впечатление, <sup>[450]</sup> прекратил разворот и нырнул под бомбардировщик. На стволах его орудий заплесало пламя. И тут мы были поражены во второй раз. «Хадсон» заложил крутой разворот. Никогда раньше я не видел, чтобы двухмоторный бомбардировщик крутился так легко. Пушки Нисидзавы вспороли пустой воздух.

Оставшиеся пилоты, в том числе и я, толпой бросились на «Хадсон». И все мы не добились ни одного попадания. Бомбардировщик вертелся и крутился как ненормальный, его верхний стрелок непрерывно вел огонь по нашим истребителям.

Пилоты «Зеро» пришли в бешенство. Наш строй рассыпался, и каждый летчик атаковал «Хадсон» сам по себе. Я сделал по крайней мере 4 захода и был вынужден прекратить атаку, потому что другие пилоты бросались на противника, рискуя протаранить моих ведомых. Почти 10 минут мы гонялись за «Хадсоном», поливая его струями свинца и стали. Наконец сильный взрыв разнес его хвостовую турель. Я видел, как стрелок всплеснул руками и упал. Теперь, когда его пулеметы больше не мешали, я приблизился на расстояние 20 ярдов и нажал гашетки, целясь в правое крыло. Через пару секунд появилось пламя, которое перекинулось и на левое крыло. Пилот остался с кораблем. Высота была слишком маленькой, чтобы можно было выпрыгнуть с парашютом. «Хадсон» быстро терял скорость и скользил вниз, к джунглям. Деревья сбрили оба горящих крыла. Фюзеляж, который тоже волочил за собой хвост пламени, нырнул в густую листву, как раскаленный стальной слиток. Потом последовал сильный взрыв, вверх поднялся столб дыма.

День оказался полон сюрпризов. Когда мы повернули назад в Лаэ, чтобы возобновить патрулирование, 5 «Аэрокобр» попытались внезапно атаковать наш строй. Вражеские самолеты летели колонной над самой водой, пытаясь быстро набрать высоту и застигнуть нас врасплох. Я первым заметил вражескую группу. Я резко развернулся и спикировал на «Аэрокобры», целясь прямо в головной <sup>[451]</sup> самолет. Все 5 Р-39 брызнули в разные стороны и помчались прочь. Потеряв



преимущество внезапности, они не желали состязаться со мной и 5 «Зеро» у меня за спиной. Американцам совсем не нравилась перспектива боя, в котором они не имели преимущества высоты.

Набрав скорость на пикировании, я вскоре оказался внутри вражеской группы. 2 истребителя панически шарахнулись в сторону и пропали в низких тучах. Еще один скрылся в дождевом шквале, а четвертый просто растворился в воздухе. Я четко видел лишь одну «Аэрокобру» и погнался за ней на полной скорости. Американский пилот направлялся к тучам, но очередь впереди по курсу заставила его передумать. P-39 выполнил левый разворот и спикировал к морю. Я находился в 200 ярдах за ним.

Это была новая модель «Аэрокобры», которая на уровне моря имела такую же скорость, как и мой истребитель. Но пилот сделал роковую ошибку, он полетел не в том направлении! Вместо того, чтобы уходить к Порт-Морсби, он полетел в противоположную сторону. У меня было еще достаточно топлива, и я не собирался отпускать его, даже если придется лететь до самого Рабаула. Через несколько минут американский пилот, похоже, опомнился и понял свою ошибку. У него не было иного выбора, как повернуть назад, и его истребитель выполнил крутой левый вираж.

В прошлом это повторялось много раз. Я вписался внутрь его виража, держась чуть ниже и левее американского истребителя. Короткая очередь заставила «Аэрокобру» шарахнуться в сторону, уклоняясь от моих снарядов. Я пристроился к нему в хвост, хотя «Аэрокобра» металась вправо и влево, направляясь к берегу. На несколько секунд я потерял истребитель, когда он выполнил совершенно безумный маневр, и P-39 помчался к своей базе, снова имея преимущество в несколько сотен ярдов. Даже включив форсаж мотора, я не мог сократить дистанцию. Я уже почти готов был отказаться от преследования. Если P-39 будет лететь по прямой и правильным курсом, я не смогу выйти на дистанцию огня. [452]

Вражеский пилот выбрал иное. Вместо того, чтобы держаться над морем, он полетел прямо к хребту Оуэн Стэнли, где был

вынужден набирать высоту. Но ни один Р-39 не имел такой скороподъемности, как «Зеро». Медленно и неуклонно я настигал его. Я пока не стрелял, собираясь открыть огонь с минимальной дистанции. После боя с «Хад-соном» у меня осталось совсем немного боеприпасов, и я мог позволить себе только одну или две короткие очереди.

50 ярдов. Потом они сократились до 40. Потом до 30. Я положил палец на гашетку и тщательно прицелился.

Но я не успел сделать ни одного выстрела, как пилот выпрыгнул из «Аэрокобры» с парашютом! Самолет летел менее чем в 150 футах над землей, и такой прыжок означал верную смерть. Я не знаю примера, чтобы пилот спасся, прыгнув с высоты менее 300 футов.

Каким-то чудом парашют раскрылся за долю секунды до того, как пилот ударился о землю. Он попал на маленькую полянку, а его истребитель взорвался в нескольких ярдах перед ним. Я все еще не мог поверить, что вражеский пилот спасся после этого невероятного спуска. Я повернул назад и снова пролетел над полянкой в джунглях. Был виден только парашют. Пилот остался жив и находился в достаточно хорошем состоянии, чтобы немедленно удрать и спрятаться. Это была моя вторая победа без единого выстрела, и теперь мой счет составил 49 самолётов.

Следующие несколько недель мы продолжали прикрывать плацдарм в Буне, но во второй половине июля для нас началась новая и непривычная стадия войны. Мы больше не летали без парашютов. Вышестоящий штаб отдал приказ, и капитан 1 ранга Сайто приказал каждому пилоту надевать парашют перед вылетом. Это было странное ощущение — чувствовать на сиденье под собой ранец парашюта и его ремни на плечах. Раньше я никогда с ним не летал.

Не меньшее волнение вызвали другие приказы, которые стали зловещим предзнаменованием, хотя прямо об <sup>[453]</sup> этом никто не говорил. Мы прекратили наступательные операции. Капитан 1 ранга Сайто распорядился, чтобы впредь ни один истребитель не пересекал хребет Оуэн Стэнли ни под каким предлогом.

Лишь однажды — 26 июля — я снова увидел Порт-Морсби. Мы перехватили 5 «Мэродеров» над Буной и во время погони, когда бомбардировщики пытались удрать к себе на аэродром, я сбил еще 2 В-26. Эти победы были подтверждены другими пилотами. Имея в качестве ведомых Сасаи и Эндо, я погнался за остальными бомбардировщиками и пересек хребет, нарушив приказ. Я обстрелял еще один бомбардировщик, но не видел, как он упал, поэтому победа считалась только вероятной.

Это был последний раз, когда я пролетел над вражеской базой. Ситуация на фронте быстро менялась. К концу первой недели августа мы начали сражаться в таких условиях, с которыми ранее не были знакомы. Американцы высадили крупный десант на остров Гуадалканал. [454]

## ГЛАВА 21

29 июля лейтенант Дзодзи Ямасита вернулся в Лаэ после патрулирования над Буной с новостью, которая взбудоражила всю базу. Впервые его атаковали американские авианосные самолеты. Он сообщил капитан-лейтенанту Накадзуме и капитану 1 ранга Сайто, что его 9 «Зеро» столкнулись со смешанной группой из пикировщиков SBD «Доунтлесс» и истребителей F4F «Уайлдкэт», которых вели сухопутные истребители Р-39. Ямасита предположил, что они прилетели из Раби. А американские авианосные самолеты впервые появились на нашем театре.

Сообщение о том, что американский авианосец переброшен в район Новой Гвинеи, было зловещим, и наши штабные офицеры встревожились. Если американцы сумели выделить авианосцы для операций против наших сил в Лаэ, Буне и Рабауле, это значило, что имела доля правды в их заявлениях о победе при Мидуэе, и в том, что они отрицали крупные потери в бою в Коралловом море. Если же были правильными заявления Токио, и наш флот уничтожил авианосцы, встреченные в Коралловом море и у Мидуэя, откуда же взялся этот авианосец? Что-то здесь было не так. И в первый раз мы

усомнились в правдивости постоянных реляций из Токио о непрерывных победах.

Однако большинство летчиков-истребителей в Лаэ встретили эти новости с прямо противоположными настроениями. <sup>[455]</sup>

Позднее вечером мы забросали вопросами пилотов Ямаситы. Сколько авианосных самолетов они встретили? Лучше ли «Уалйдкэты», чем Р-39 и Р-40? Хорошо ли действуют американские авианосные летчики?

Ответы обнадеживали. Пилоты Ямаситы утверждали, что достоверно сбили 3 пикировщика, 5 истребителей и 1 Р-39, не потеряв ни одного самолета. После этого становилось неважным, что произошло в Коралловом море, при Мидуэе и в других местах! Мы все прекрасно помнили, что уже 4 месяца подряд раз за разом сбивали американские истребители и бомбардировщики. Поэтому появление морских самолетов означало только возможность одержать дополнительные победы.

Но в следующие 3 дня новые вражеские самолеты над Буной не появлялись. 30 июля 9 В-17 атаковали плацдарм и добились серьезного успеха. Наши 9 истребителей сумели сбить только 1 бомбардировщик из вражеской группы. Я получил подтверждение победы, когда перехватил четвертую «Крепость» над мысом Нельсон и сосредоточил огонь всех пушек и пулеметов на ее носовой части. Очевидно, пилот и второй пилот были убиты, потому что огромный самолет нырнул в море, потеряв управление. Это была одна из самых упорных воздушных битв, потому что, когда я вернулся в Лаэ, выяснилось, что у меня на правой руке несколько дюймов кожи были сорваны пулеметной очередью бомбардировщика. Я разминулся со смертью буквально на волосок, и моим механикам пришлось трудиться всю ночь, чтобы заделать десятки пробоин в фюзеляже и крыльях.

Но 2 августа все американские морские самолеты вылетели у нас из головы. В этот день случилось событие, о котором могли только мечтать все японские летчики-истребители и которое мы,

разумеется, запомнили навсегда. Мы кружили над Бундой на высоте 12000 футов, когда заметили 5 крохотных пятнышек на расстоянии нескольких миль от плацдарма. Самолеты летели на нашей высоте и по виду это были «Крепости». Я подлетел к самолету <sup>[456]</sup>

Сасаи и показал на приближающиеся бомбардировщики. Он кивнул и указал на B-17 остальным пилотам. Мы продолжали кружить на месте в прежнем строю, пока не стали видны 4 мотора каждого бомбардировщика. Затем Сасаи просигналил, чтобы мы следовали за ним. Он поднял правую руку и покачал крыльями, приказывая перестроиться из клиньев в одну колонну для лобовой атаки. Наши подвесные баки закувыркались в воздухе.

Наконец мы получили шанс на практике проверить наши теории, разработанные во время вечерних совещаний в казарме. Вскоре мы узнаем, уязвимы или нет «Летающие Крепости» для лобовой атаки. Ситуация была идеальной. 9 истребителей «Зеро» встретились с 5 огромными B-17, причем в составе этой девятки находились лучшие асы Японии. Возглавлял атаку Сасаи. Ота держался в 500 ярдах позади его самолета, за ним летел Эндо. Я занимал четвертую позицию, также на расстоянии 500 ярдов, а мои ведомые Ёнекава и Хатори следовали номерами пятым и шестым в колонне. Нисидзава летел седьмым, за ним Такацука, и замыкал колонну морской летчик 3 класса Ёсио Суэёси. 9 «Зеро» растянулись в колонну длиной 4000 ярдов и несли в своих кабинах лучших пилотов, воспитанных в Японии.

Когда мы приблизились, «Крепости» сомкнули строй. Истребитель Сасаи опустился ниже головного бомбардировщика, а потом полого пошел вверх, медленно доворачивая, чтобы прицелиться в нижнюю часть носовой кабины бомбардировщика. В следующую секунду засверкали выстрелы, и вскоре он завершил заход. От всех 5 бомбардировщиков потянулся дымок, но это был дым выстрелов из собственных 12,7-мм пулеметов. Вражеский строй не сломался.

Затем выполнил заход Ота, в точности повторив действия Сасаи. Я следил за его светящимися трассами, которые уперлись в головной бомбардировщик. Затем крыло истребителя Оты задралось вверх, когда он начал отворачивать в сторону. А потом сильнейший взрыв встряхнул<sup>[457]</sup> все самолеты, находившиеся в воздухе. В небе мигнула ярчайшая вспышка, и появилось огромное облако дыма. Ударная волна ощутимо встряхнула мой истребитель, находившийся в полумиле от эпицентра. Один В-17 пропал. Он исчез, разлетевшись на молекулы, когда его бомбовый груз взорвался после попадания снарядов Оты. Это была самая эффектная победа, какую я когда-либо видел. Я громко закричал, когда истребитель Оты свечой пошел вверх сквозь дым.

Теперь Эндо выполнил свой заход, сначала спикировав, а потом взяв вверх под небольшим углом. «Зеро» плавно раскачивался, летя навстречу бомбардировщикам, его пушки и пулеметы извергали пламя. Однако его очереди прошли мимо, а сам Эндо свечой ушел вверх, когда стрелки бомбардировщиков взяли его под перекрестный огонь.

Теперь наступил мой черед! Я мягко потянул ручку управления на себя, и третья в строю «Крепость» начал медленно расти у меня на прицеле. Ближе, ближе... Я нажал гашетку. Ничего не произошло. Бомбардировщик заполнил все небо передо мной, прежде чем я сообразил, где ошибся. Идиот! Я забыл снять оружие с предохранителя. Такой ошибки не допустит самый зеленый новичок. Это было невероятно... Но мне пришлось резко отворачивать, потому что «Крепость» уже находилась не более чем в 20 ярдах от меня.

Их стрелки взяли меня под перекрестный обстрел. «Зеро» весь задрожал, когда пули начали молотить по фюзеляжу. Я буквально ощущал, как куски свинца разрывают обшивку. Я перевернул истребитель брюхом вверх и резко толкнул ручку влево, закладывая вираж. Я ускользнул, хотя и слегка потрепанный. Теперь я проклинал собственную глупость, но было уже поздно. Я бесполезно потратил

один заход. Я опустился под вражеский строй и включил форсаж мотора, чтобы опередить бомбардировщики для нового захода.

Нисидзава тем временем обстрелял с набором высоты свой В-17. Он управлял самолетом превосходно, истребитель <sup>[458]</sup> шел вверх по изящной дуге, постепенно доворачивая по мере сокращения дистанции. Атака была выполнена превосходно, и Нисидзава всадил очередь в крыльевой бак. Внезапно пламя охватило крыло и быстро пошло дальше. В считанные секунды «Крепость» превратилась в летящий клубок огня. Языки пламени трепетали на крыльях, вились вдоль фюзеляжа. Самолет резко дернулся и клюнул носом. Затем все кончилось. Еще один сильнейший взрыв перевернул истребитель Нисидзавы на спину, словно игрушечный, и отшвырнул в сторону. Остальные бомбардировщики накренились под воздействием ударной волны.

Теперь снова наступила очередь Сасаи. Он прошелся очередью по третьему бомбардировщику от носа до хвоста. Сасаи начал стрелять с дистанции 150 ярдов, и его снаряды медленно двигались вдоль фюзеляжа. Самолет резко накренился вправо, потеряв управление. Я видел огонь внутри фюзеляжа, который лизал пилотскую кабину и вторую турель. В-17, крутясь, пошел вниз, он раскачивался и дергался, что было верным признаком гибели обоих пилотов. Пламя запылало сильнее, и уже в третий раз за 2 минуты страшный грохот отметил гибель очередной «Летающей Крепости».

Я с трудом верил собственным глазам. И это были те самые самолеты, которые приводили в отчаяние наших пилотов своей неуязвимостью! А теперь — один, два, три! Три громких взрыва, и три «Крепости» разлетелись на такие мелкие кусочки, что, собственно, и падать вниз было нечему.

Два уцелевших бомбардировщика разделились, когда я начал свой второй заход, поэтому прямо перед собой я вдруг увидел пустоту. Я свечой пошел вверх и заметил 2 В-17, удирающие в разные стороны. Один мчался к горам, а второй повернул в открытое море. Я погнался за самолетом, который держался над водой. В-17

раскачивался и вилял каждый раз, когда я пытался послать длинную очередь в пилотскую кабину или топливный бак. По непонятной <sup>[459]</sup> причине пилот так и не сбросил бомбы, поэтому самолету сильно мешал лишний груз. Я спикировал, чтобы набрать скорость, оказался под бомбардировщиком и повернул к его левому крылу. В-17 становился все больше и больше, заполняя прицел. Я открыл огонь и увидел, как снаряды взрываются на левом крыле и на фюзеляже, как они взрезают металлическую обшивку, продвигаясь к бомбовому отсеку.

А в следующий миг весь мир содрогнулся. Яркая, опаляющая вспышка заполнила небо, ослепив меня. Огромный кулак схватил мой «Зеро» и швырнул его куда-то в сторону. В ушах у меня зазвенело, я почувствовал, как из носа потекла кровь. Четвертая «Крепость» готова! Причем все они были уничтожены собственными бомбами. Теперь остался только один самолет. Бомбардировщик мчался в сторону гор, и 8 «Зеро» гнались за ним, словно маленькие гончие, преследующие огромного дикого кабана. Они напрягали все силы, чтобы догнать В-17, который, судя по всему, избавился от бомб и набирал скорость. Курс бомбардировщика должен был пройти прямо передо мной, и я получил шанс перехватить его, пока он еще не добрался до земли.

Мое решение оказалось очень удачным. Как только я повернул и дал полный газ, то сразу заметил 3 «Аэрокобры», мчащиеся с востока, скользя над водой. Очевидно, они прилетели по вызову попавших в переплет «Крепостей». Они сближались с 8 «Зеро», преследующими последний В-17, которые не подозревали о появлении нового врага. Эти 3 Р-39 начали набирать высоту позади наших охваченных азартом погони пилотов, а я в свою очередь выполнил разворот, чтобы атаковать охваченных азартом погони американцев.

Первый Р-39 уже взял на прицел замыкающий «Зеро», когда я с пологого пике всадил в него очередь. Вражеский пилот так и не узнал, что случилось. Мои пули и снаряды прошли фюзеляж, и самолет просто исчез. Осталось только одно крыло, беспорядочно



кувыркающееся в <sup>[460]</sup>воздухе. Мои пушки известили остальные «Зеро» об опасности, и сразу 2 истребителя выполнили крутую спираль и обрушились на «Аэрокобры». Все заняло считанные секунды. Я узнал самолеты наших несравненных асов — Нисидзавы и Оты. Каждый пилот дал по одной, хотя и длинной очереди, и обе «Аэрокобры» вспыхнули. 3 вражеских пилота атаковали японскую группу, в 3 раза превосходившую их по численности. Жаль, что их мастерство не соответствовало их мужеству.

Однако у нас еще осталась незаконченная работа. Одинокaя «Крепость» теперь повернула прочь от берега и снова направлялась в море. Ее скорость заметно снизилась. Поэтому лишь вопросом времени было, когда именно мы добьем бомбардировщик с поврежденными моторами. Я едва завершил долгий набор высоты после пикирования на «Аэрокобру», как прямо у меня перед носом возник В-17. Это произошло слишком внезапно, и я не успел прицелиться, но все-таки дал длинную очередь. Снаряды улетели в молоко, а я развернулся и начал заход для повторной атаки.

Поврежденная «Крепость» продолжала упрямо огрызаться. Я набирал высоту позади бомбардировщика, следя за пулеметными трассами, которые изгибались в воздухе в мою сторону, как внезапно «Зеро» страшно затрясся. Словно сотни молотков застучали по железу, и кто-то начал бросать меня по кабине. Моя правая рука онемела. «Зеро» неуклюже подпрыгнул и перевернулся брюхом вверх, после чего полетел к морю, потеряв управление. Я с опасением посмотрел на приборную доску, но мотор продолжал ровно гудеть. Никакого огня и дыма. Я облегченно вздохнул, так как уже приготовился выпрыгивать из кабины. Горящий «Зеро» не имел привычки слишком долго лететь в собранном виде.

Я находился менее чем в 1000 футах над водой, когда сумел вывести истребитель из беспорядочного падения. Самолет получил массу пробоин, но мотор и управление не пострадали. Вернув машину в нормальное положение, <sup>[461]</sup> я посмотрел на свою правую руку. Кусок металла торчал из перчатки с тыльной стороны ладони. Сегодня мне

явно везло. Зазубренный кусок обшивки был вырван пулей, но его слишком малая скорость спасла меня от серьезной раны.

Тем временем «Крепость» неуклонно теряла высоту, волоча за собой длинный хвост белого дыма. «Зеро» преследовали бомбардировщик длинной колонной, поочередно пикируя на него и выпуская свою очередь. Неожиданно один истребитель отделился от стаи, терзающей В-17. Он плавно развернулся «тарелочкой» и начал постепенно снижаться, летя к береговой линии. За ним тянулась тонкая белая струйка. С виду самолет не получил серьезных повреждений, так как он летел совершенно прямо. Однако он терял скорость и высоту. Я повернул и бросил взгляд на бомбардировщик, который быстро снижался к воде, похоже, потеряв управление. А когда я в следующий раз снова посмотрел на отделившийся «Зеро», тот уже пропал.

В Лаэ нам устроили бешеную овацию, когда мы сообщили механикам, что уничтожили 5 «Летающих Крепостей». Люди прыгали и кричали от радости, когда узнавали подробности. 5 «Крепостей» и 3 «Аэрокобры» — великолепный день!

Нисидзава приземлился седьмым. Он вылез из кабины, не обращая внимания на восторженные крики наземного персонала. Он задал только один вопрос: «Где Суэёси?» И все сразу замолкли.

«Где мой ведомый?» — спросил Нисидзава. Такама-цу вылез из своего истребителя и молча подошел к Нисидзава.

«Неужели из Саламауа ничего не передали? Да что с вами всеми? Неужели никто ничего не знает?!» — кричал Нисидзава.

Он словно взбесился. Из Саламауа не было ни одной радиограммы, и никто не видел истребитель Суэёси после того, как он повернул к берегу. «Заправьте мой самолет <sup>[462]</sup> и зарядите пушки!» — приказал Нисидзава. Мы попытались уговорить его не отправляться в явно безнадежный поиск, но Нисидзава был непоколебим.

Через 2 часа он вернулся, и на лице его было написано отчаяние. Суэёси, один из самых любимых молодых летчиков, пропал. День победы приобрел для нас привкус горечи. [463]

## ГЛАВА 22

3 августа большинство истребителей, переброшенных в Лаэ, были отозваны в Рабаул. Мы обрадовались этому, так как передислокация обещала отдых от ежедневного патрулирования над Буной и спасение от ночных бомбежек. Мы бросили в Лаэ все свои пожитки, твердо уверенные, что вскоре вернемся обратно. Но мы ошиблись. Первые 4 дня в Рабауле мы провели, летая на разведку и на охоту к Раби. Вскоре этот аэродром превратился в настоящее осиное гнездо, где, как и в Порт-Морсби, кишели вражеские истребители.

8 августа мы получили приказ с командного пункта вылететь на патрулирование, и медленно пошли по аэродрому к своим истребителям. Большинство из 18 пилотов уже заняли свои места в кабинах истребителей, когда примчались ординарцы и закричали, что вылет отменяется. Нам приказали снова собраться на командном пункте. Там царила невероятная суматоха. Ординарцы и посыльные метали взад и вперед. Озабоченные офицеры носились ничуть не медленнее. Капитан-лейтенант Накадзима, который должен был командовать сегодняшним вылетом, вышел из кабинета адмирала очень злой и заорал на нас: «Сегодняшний вылет отменяется. Мы получим другое задание». Он пробежал взглядом по комнате. «Куда провалился этот ординарец? Эй ты, дай мне быстро карту!» — рявкнул он ошарашенному посыльному. [464]

Накадзима развернул карту на большом столе и начал прокладывать курс. Он склонился над картой, не обращая внимания на пилотов. Я спросил у лейтенанта Сасаи, не знает ли тот, что стряслось. Сасаи спросил Накадзиму, тот что-то коротко буркнул и убежал в кабинет адмирала, не сказав нам ни слова. Через несколько минут он вернулся и приказал пилотам подойти поближе. Его слова

прозвучали, как разрыв бомбы. «Сегодня утром в 05.20 крупное вражеское соединение высадило десант в Лунга, на южной оконечности острова Гуадалканал. Первые сообщения показывают, что американцы перебросили на остров огромное количество людей и вооружения. Одновременно они атаковали Тулаги на острове Флорида. Флотилия наших летающих лодок полностью уничтожена. Как только командир проработает маршрут, мы немедленно вылетим к Гуадалканалу, чтобы атаковать вражеские силы возле плацдарма».

Ординарцы раздали карты острова всем пилотам. Мы рассматривали их, разыскивая совершенно незнакомый остров, который внезапно стал таким важным. Люди что-то бормотали вполголоса. Один пилотов в отчаянии воскликнул: «Да где же этот чертов остров? Кто-нибудь вообще о нем слышал?»

Мы измерили расстояние от Рабаула до Гуадалканала, и присвистнули от удивления. 560 миль! Нам придется пролететь это расстояние до вражеского плацдарма, вступить в бой с вражескими истребителями, а потом проделать этот же путь обратно. Дистанция производила впечатление. Нам предстояло пролететь туда и обратно 1100 миль, при этом не учитывался бой с противником или неблагоприятная погода, которые вынуждали дополнительный расход топлива.

Когда мы осознали это, то все разговоры сами собой затихли. Мы молча ждали, когда командир отдаст новые приказы. Ординарцы один за другим вбегали в адмиральский кабинет с новыми донесениями из района боев. Мы слышали, как один посыльный сообщил Накадземе, что <sup>[465]</sup>потеряна связь с Тулаги, и гарнизон погиб до последнего человека.

Сасаи побледнел, услышав это. Я несколько раз спросил его, все ли в порядке. Наконец он тихо ответил, глядя прямо перед собой: «Мой зять служил в Тулаги». Было ясно, что он смирился с неизбежным и говорил о муже сестры в прошедшем времени. Если Тулаги занят противником, его зять, капитан-лейтенант Ёсио Тасиро,

пилот летающей лодки, уже не числится среди живых. (Его гибель подтвердилась позднее.)

Накадзима повторил приказ: «Вам придется совершить самый длинный в истории перелет на истребителях. Не пытайтесь сегодня ловить случайные шансы. Строго придерживайтесь приказа, не виляйте в стороны и не тратьте топливо попусту. Все пилоты, у которых кончится топливо на обратном пути от Гуадалканала, должны совершить вынужденную посадку на острове Бука. Наши войска на острове получили соответствующие инструкции и выставят наблюдателей, чтобы следить за нашими самолетами.

Учтите, что полет к Гуадалканалу и возвращение к Буке означают примерно то же расстояние, что полет из Тайнаня к авиабазе Кларк на Филиппинах и возвращение назад. Я совершенно уверен, что вы можете пролететь это расстояние без проблем. Возвращение — это уже совершенно иной вопрос. Вы сумеете вернуться, но могут возникнуть сложности. Поэтому я повторяю свое предупреждение: не тратьте топливо попусту».

(После войны капитан-лейтенант Накадзима, когда мы встретились с ним в Токио, сказал мне, что 7 августа адмирал хотел отправить к Гуадалканалу все имеющиеся истребители. Накадзима запротестовал. Вместо этого он предложил взять с собой 12 лучших летчиков своего полка, так как предстоял полет на предельную дистанцию. Начался жаркий спор, и они пришли к компромиссу, согласившись отправить 18 истребителей. Было решено, что отставшие пилоты должны садиться на остров Бука, откуда их заберут позднее.) [466]

Как только мы получили приказ, пилоты разбились на тройки. Я сказал свои ведомым Ёнекаве и Хатори: «Сегодня вы впервые встретитесь с американскими морскими летчиками. Они будут иметь заметное преимущество перед нами с учетом расстояния, которое нам предстоит пролететь. Я хочу, чтобы вы во всех своих действиях проявляли особую осторожность. Кроме того, ни в коем случае не отрывайтесь от меня. Что бы ни случилось, что бы ни происходило

вокруг, держитесь как можно ближе к моему самолету. Помните — ни в коем случае не отрываться!»

Мы побежали к самолетам и стали ждать, пока очистится взлетная полоса. Перед нами стартовали 27 бомбардировщиков «Бетти». Затем капитан-лейтенант Накадзима помахал рукой в кабине. К 08.30 все истребители были в воздухе. Наземный персонал и те пилоты, которые в этот день не летели, выстроились по обеим сторонам взлетной полосы, размахивая фуражками и выкрикивая пожелания удачи. Погода была прекрасной, особенно над Рабаулом. Даже вулкан умолк. Его извержение закончилось в июне, и теперь из кратера тянулась лишь тонкая струйка дыма, которую ветерком относило к западу.

Мы заняли свою позицию чуть позади бомбардировщиков. Я с удивлением заметил, что «Бетти» несут бомбы вместо торпед, которые обычно применялись для атаки кораблей. Бомбы меня возмутили, так как я прекрасно знал, насколько трудно попасть в движущуюся цель с большой высоты. Даже В-17, несмотря на их потрясающую меткость, впустую тратили огромное количество бомб при атаках кораблей в Буне.

Мы медленно набрали высоту, а потом повернули на восток к острову Бука, держась в 13000 футов над морем. Примерно в 60 милях к югу от Рабаула я заметил в море особенно красивый островок. Он имел форму подковы и был покрыт яркой зеленью. Этот атолл на наших картах был обозначен, как остров Грин. В тот момент я даже не подозревал, что этот красочный атолл позднее спасет мне жизнь. <sup>[467]</sup>

Над Букой наша группа повернула и полетела на юг вдоль западного побережья Бугенвилля. Солнце приятно грело сквозь стекло фонаря. Постепенно я взмок. Поскольку до столкновения с противником еще было довольно долго, я достал из коробки с пайком бутылку содовой. Ни о чем не думая, я открыл ее. Я совершенно забыл про высоту! Как только я вытащил пробку, содовая фонтаном ударила из горлышка. В считанные секунды липкая жидкость залила все вокруг. К счастью, сильный сквозняк в кабине все моментально

просушил. Но сахар, растворенный в содовой, осел у меня на очках, и теперь я ничего не видел! Проклиная свою глупость, я принялся оттирать стекла. Все равно все вокруг виднелось едва-едва.

Следующие 40 минут я отчаянно пытался протереть не только очки, но также лобовое стекло и приборы. Я никогда еще не чувствовал себя так глупо. Мой истребитель вывалился из строя, пока я тер все вокруг, понемногу закипая от злости. К тому времени, когда я смог нормально видеть во всех направлениях, мы уже находились над Вельей-Лавельей, на полпути между Рабаулом и Гуадалканалом.

Над Нью-Джорджией мы набрали высоту и над островами Рассел пролетели на 20000 футов. Примерно в 50 милях впереди из воды начал подниматься Гуадалканал. Даже с такого расстояния я увидел вспышки желтого огня над островом. Похоже, разгорелась серьезная битва между истребителями «Зеро» с других баз и защищающими десант американскими самолетами. Я посмотрел вниз на северное побережье Гуадалканала. В проливе между Гуадалканалом и Флоридой сотни белых линий — кильватерные струи вражеских кораблей — пересекали море во всех направлениях. Корабли кишели буквально повсюду. Я никогда еще не видел столько военных кораблей и транспортов сразу.

И я впервые увидел американскую десантную операцию. В это было трудно поверить. Я различил по крайней мере 70 кораблей, идущих к берегу, и десяток эсминцев, <sup>[468]</sup> вышивающих белые кружева на воде вокруг них. На горизонте виднелись другие корабли, но они были слишком далеко, чтобы различить и пересчитать их.

Тем временем бомбардировщики медленно легли на боевой курс. Прямо перед ними на высоте 13000 футов плыли маленькие облачка. Солнце находилось справа и выше нас, его слепящее сияние мешало видеть эту часть горизонта. Я чувствовал себя неуютно, мы не сможем заметить истребители, атакующие с этого направления. Вскоре мои страхи стали реальностью. Совершенно внезапно из этого сияния вынырнули 6 истребителей. С первого же взгляда стало заметно, что они имеют более толстые фюзеляжи, чем все

американские самолеты, с которыми мы сталкивались до сих пор. Они были окрашены в оливково-зеленый цвет, а нижняя сторона крыльев была белой. «Уайлдкэты». Первые F4F, с которыми я столкнулся.

«Уайлдкэты», не обращая внимания на «Зеро», кинулись к бомбардировщикам. Наши истребители рванулись за ними, открыв огонь с дальней дистанции, надеясь хотя бы отвлечь противника. Но «Уайлдкэты» врезались в строй бомбардировщиков, дружно перевернулись через крыло и скрылись пикированием. Бомбардировщики сбросили свой груз на большой конвой возле острова Саво. Я следил, как бомбы описывают изящную кривую, уходя вниз. Над морем взлетели клокочущие гейзеры, но вражеские корабли невозмутимо двигались дальше.

Было очевидной глупостью пытаться попасть в идущие корабли с высоты 4 мили! Я не мог понять, почему не были использованы торпеды, которые в прошлом не раз оказывались такими эффективными при атаках кораблей. Все наши усилия пошли прахом в течение нескольких секунд абсолютно неточного бомбометания.

(На следующий день бомбардировщики вернулись, теперь уже с торпедами для атаки с малой высоты. Но было уже поздно. Огромное количество вражеских истребителей набросилось на них, и многие были сбиты еще до того, как смогли прорваться к целям.) [469]

Группа бомбардировщиков повернула влево и начала набирать скорость, направляясь назад в Рабаул. Мы проводили их до острова Рассел, где им уже не угрожали вражеские истребители, и повернули обратно к Гуадалканалу. Было примерно 13.30. 18 «Зеро», готовых к бою, пролетели над Лунга Пойнт. И снова, используя в качестве прикрытия слепящее солнце, «Уайлдкэты» атаковали наши самолеты. Я был единственным пилотом, который увидел, как они пикируют для атаки. Поэтому я сразу поднял истребитель свечой вверх, и остальные самолеты последовали за мной. Снова «Уайлдкэты» рассеялись и разлетелись в разные стороны. Эта попытка уклониться



озадачивала, так как в результате никто ничего не получил. Очевидно, сегодня американцы не были настроены сражаться.

Я оглянулся, чтобы проверить, на месте ли мои ведомые. Они пропали! Судя по всему, дела повернулись сложнее, чем мне казалось. Противник все-таки решил драться. Я завертел головой, разыскивая Ёнекаву и Хатори, но не видел их. Самолет Сасаи с двумя синими полосами на фюзеляже летел неподалеку, еще несколько «Зеро» старались пристроиться к нему. Но не мои ведомые.

Наконец я увидел их примерно в 1500 футах ниже себя. Одиночный «Уайлдкэт» преследовал 3 «Зеро», обстреливая короткими очередями уворачивающиеся японские самолеты. Все 4 самолета крутились, как бешеные, в тугой левой спирали. «Зеро» могли бы без труда покончить с «Уайлдкэтом», но каждый раз, когда японский истребитель брал противника на прицел, тот резко отворачивал и снова оказывался на хвосте «Зеро». Я никогда раньше не видел такого пилотирования.

Я покачал крыльями своего самолета, чтобы известить Сасаи, и спикировал. «Уайлдкэт» прочно вцепился в хвост «Зеро», его очереди хлестали по крыльям и килю. В отчаянии я дал очередь. «Уайлдкэт» немедленно лег на правое крыло, сделал вираж и с набором высоты пошел прямо на меня. Я никогда не видел, чтобы вражеский самолет двигался так стремительно и изящно. Каждую секунду <sup>[470]</sup> его пулеметы подбирались все ближе к брюху моего истребителя. Я развернулся, пытаюсь стряхнуть его, однако он не дрогнул. Американец использовал мою любимую тактику, подбираясь снизу.

Я двинул сектор газа назад, и «Зеро» затрясся, так как его скорость резко упала. Это сработало. Ошарашенный вражеский пилот тоже сбросил газ. Я немедленно двинул сектор газа вперед, одновременно заворачивая влево. Я сделал 3 виража, затем перешел в штопор и закончил левой спиралью. «Уайлдкэт» следовал за мной по пятам. Наши левые крылья стояли под прямым углом к поверхности моря, а правые указывали прямо в небо.

Никто из нас не получил преимущества. Мы крутили спираль, и огромные перегрузки вжимали нас в сиденья с каждой секундой все сильнее. Мое сердце бешено колотилось, а голова будто налилась свинцом. Серая пелена постепенно затягивала глаза. Я покрепче стиснул зубы. Если вражеский пилот это выдерживает, то и я выдержу. Летчик, который первым не выдержит и отвернет в какую-нибудь сторону, погибнет.

На пятой спирали «Уайлдкэт» слегка сорвался. Сейчас я его достану, подумал я. Но американский самолет клюнул носом и снова набрал скорость. Пилот восстановил управление самолетом. Да, в кабине «Уайлдкэта» сидел страшный человек.

Однако в следующий момент он допустил ошибку. Вместо того, чтобы войти в шестую спираль, он дал полный газ, повернул в сторону и начал мертвую петлю. Здесь он потерял решающую долю секунды. Я повернул прямо за ним, вписался внутрь поворота «Груммана» и оказался у него на хвосте. Я его поймал. Он продолжал делать петли, пытаясь сократить дистанцию с каждой дугой. Но каждый раз, когда он шел вверх и переворачивался, я вписывался в его дугу и приближался еще немного. В этом маневре «Зеро» мог превзойти любой истребитель в мире.

Когда я оказался на расстоянии 50 ярдов, «Уайлдкэт» вышел из петли и удивил меня, полетев прямо по горизонтали. [471]

На таком расстоянии мне не нужна была пушка. Я выпустил около 200 пуль по кабине «Уайлдкэта». Мне было прекрасно видно, как они пробивают тонкую алюминиевую обшивку и крошат стекло.

Но я не поверил тому, что увидел. «Уайлдкэт» продолжал лететь, словно ничего не случилось. Если бы «Зеро» получил столько же пуль, он давно превратился бы в клубок огня. Я ничего не понимал. Я прибавил газ и догнал американский истребитель, но в этот момент он потерял скорость. В считанные мгновения я оказался в 10 ярдах впереди «Уайлдкэта», пытаясь тоже снизить скорость. Я вжал голову в плечи, ожидая пулеметной очереди в спину. Вот теперь попался уже я.

Но пули не полетели, и пулеметы «Уайлдкэта» молчали. Ситуация складывалась просто невозможная. Я снижал скорость, пока самолеты не поравнялись, и теперь мы летели крыло к крылу. Я приоткрыл форточку фонаря и посмотрел наружу. Фонарь «Уайлдкэта» был уже сдвинут, и я ясно различал пилота. Это был крупный мужчина с круглым лицом. Он был одет в легкий мундир цвета хаки. Причем он оказался человеком средних лет, а вовсе не юнцом, как я ожидал.

Несколько секунд мы летели вместе в этом безумном строю. Наши глаза встретились. «Уайлдкэт» был изуродован. Пулевые пробоины усеивали весь фюзеляж и крылья. Обшивка руля была сорвана, и металлические нервюры торчали, как ребра скелета. Только теперь я понял, почему американец летел по горизонтали и не стрелял. Кровь покрывала его правое плечо и темной струйкой стекала по груди. И, несмотря на тяжелейшее ранение, он все еще держал самолет в воздухе.

У меня просто не поднималась рука убить этого человека! И лететь рядом с ним я тоже не мог. Я поднял левую руку и погрозил ему кулаком, крикнув, чтобы он сражался, а не летел, как мишень на учениях. Впрочем, это было бесполезно. Американец явно удивился. Он чуть приподнял правую руку и махнул в ответ. <sup>[472]</sup>

Я никогда еще не чувствовал себя так странно. Я убил в воздухе многих американцев, но впервые у меня перед глазами был человек в таком беспомощном состоянии от ран, которые именно я ему нанес. Честно признаюсь, я не знал, должен я его добить или нет. Понимаю, что такие мысли были глупостью. Раненый или нет — он был врагом. Он едва не прикончил троих моих товарищей. Однако теперь не было причины целиться в пилота. В конце концов, мне нужен был самолет, а не человек.

Я немного отстал и снова пристроился ему в хвост. Каким-то образом американец собрал остатки сил, и «Уайлдкэт» дернулся вверх, попытавшись выполнить петлю. Но не успел. Его нос только начал подниматься. Я тщательно прицелился в мотор и чуть тронул

гашетку. Из-под капота «Уайлдкэты» показалось пламя и повалил дым. Истребитель перевернулся, и пилот вылетел из кабины. Далеко подо мной, почти прямо над берегом Гуадалканала, раскрылся его парашют. Пилот не пытался подтянуть стропы, он просто висел, как мешок. В последний раз я видел, как его несло к берегу.

Остальные 3 «Зеро» быстро пристроились к моему самолету. Ёнекава широко улыбнулся мне, когда занимал положенное место ведомого. Мы набрали высоту и направились обратно к острову, разыскивая другие вражеские самолеты. Вокруг нас начали рваться зенитные снаряды. Целились американцы плохо, но тот факт, что на берегу уже находились тяжелые зенитные орудия, настораживал. Ведь это происходило всего через несколько часов после начала высадки. Я знал, что нашим войскам требуется более 3 дней после захвата плацдарма, чтобы перебросить на берег зенитную артиллерию. Скорость, с которой американцы разгружали технику, поражала.

Позднее капитан-лейтенант Нисидзава рассказал мне, что случилось в этот день с остальными 14 «Зеро». Вражеские авианосные истребители постоянно барражировали над Гуадалканалом. Они пикировали группами по 6 <sup>[473]</sup> и 12 самолетов, причем обязательно со стороны солнца. Это вынуждало «Зеро» нарушать строй. Никогда раньше Накадзима и его летчики не встречали такого решительного сопротивления и не сталкивались с противником, который проявлял такую настойчивость.

Каждый раз во время пикирования «Уайлдкэты» обстреливали японские самолеты и уходили вниз переверотом, отказываясь принимать бой, в котором «Зеро» могли использовать преимущество своей несравненной маневренности. Такая тактика была очень умной, но вот целились американцы просто отвратительно. За целый день постоянных атак они сумели сбить только один «Зеро».

Этот день стал праздником для Нисидзавы. Прежде чем у него кончились боеприпасы, этот потрясающий ас с помощью

невероятных маневров, которые его ведомые даже не пытались повторить, сумел сбить 6 американских истребителей.

В этот день Накадзима впервые столкнулся с вражескими истребителями, которые действовали парами. 2 «Уайлдкэта» атаковали его «Зеро». Он без труда уклонялся от них, но ни разу не получил возможности обстрелять «Уайлдкэт», так как рядом неизменно возникал второй американец. Накадзима буквально кипел от злости, когда вернулся в Рабаул. Он был вынужден пикировать и удирать, спасая свою шкуру. Нисидзава и я оказались двумя единственными пилотами, которые в этот день одержали победы.

Тем временем я вернулся на высоту 7000 футов, имея за собой 3 истребителя. Мы летели сквозь рваные тучи и не могли заметить ни одного вражеского самолета. Но когда мы выскочили из очередной тучи, впервые за всю мою боевую карьеру вражеский самолет сумел захватить меня врасплох. Я услышал гулкий удар, щелканье пуль, и в левом стекле фонаря появилась пробоина в 2 дюйма. Пуля пролетела всего в дюйме от моей головы.

Я все еще не видел в воздухе никаких самолетов. Это мог быть даже зенитный огонь с земли. Но потом я заметил <sup>[474]</sup> силуэт вражеского бомбардировщика — бомбардировщика! — который неожиданно обстрелял мой самолет. «Доунтлесс» лег на крыло и помчался к ближайшему облаку, чтобы укрыться. Отвага пилота просто поражала. Он намеренно атаковал 4 «Зеро» на тихоходном, слабо вооруженном, пикирующем бомбардировщике.

В следующую секунду я был у него на хвосте. «Доунтлесс» несколько раз дернулся вверх и вниз, а потом внезапно нырнул в тучу. Я последовал за ним. Несколько секунд я не видел ничего, только белую клубящуюся массу. Затем небо внезапно расчистилось. Я быстро сблизился и открыл огонь. Хвостовой стрелок всплеснул руками и упал на свой пулемет. Я слегка взял ручку на себя, и снаряды ударили по мотору. SBD несколько раз перевернулся влево, а потом сорвался в беспорядочное пике. Ёнекава видел, как пилот выпрыгнул с парашютом. Это была моя 60-я победа.

Вернувшись на высоту 13000 футов, мы принялись искать свою группу, но не смогли увидеть ее. Через несколько минут над берегом Гуадалканала на расстоянии нескольких миль от нас я различил группу самолетов. Вскоре стало видно, что это 8 самолетов, летящие 2 звеньями. Противник. Наши самолеты никогда не использовали такой строй. Я оторвался от своих товарищей и быстро пошел на сближение с врагами. Я атакую те самолеты, что справа, оставив другие своим ведомым. Противник сомкнул строй, отлично! Они были похожи на «Уайлдкэты», и то, что они смыкаются, означает — меня не видят.

Если они продолжат лететь прежним курсом, я смогу внезапно атаковать их, подойдя сзади и снизу. Еще несколько секунд... Я смогу сбить по крайней мере 2 самолета при первом же заходе. Я сблизился, насколько это было возможно. Дистанция стремительно сокращалась. 200 ярдов... 100 ярдов... 70 ярдов... 60 ярдов...

И я попал в ловушку. Вражеские самолеты оказались не истребителями, а бомбардировщиками. Это были новые <sup>[475]</sup> торпедоносцы «Авенджер», которые я раньше никогда не видел. Сзади они очень походили на «Уайлдкэты», но теперь я заметил, что они гораздо крупнее, имеют верхнюю турель и нижнюю огневую точку с таким же 12,7-мм пулеметом.

Не удивительно, что они сомкнули строй. Они ждали меня, и теперь именно я окажусь под прицелом 8 тяжелых пулеметов, если сверну вправо. Если сверну влево — получится то же самое. Мой мотор работал на форсаже, поэтому я не мог быстро уйти вниз.

Путь назад также был закрыт. Если я попытаюсь выполнить поворот, вражеские стрелки вспорют незащищенное брюхо моего «Зера». У меня не было никаких шансов уйти от их огня. Я мог сделать только одно — лететь вперед и стрелять из всех орудий и пулеметов. Я решительно надавил гашетки. Почти в тот же момент открыли огонь все американские пулеметы. Треск пулеметов и кашлянье пушек перекрыли другие звуки. Вражеские самолеты были всего в 20 ярдах передо мной, когда вспыхнули 2 бомбардировщика.

Это было все, что я успел увидеть. Страшный взрыв потряс мое тело. Мне показалось, что в уши безжалостно воткнули ножи. Мир взорвался алым пламенем, и я ослеп.

Три пилота, следовавших за мной, позднее сообщили командиру, что видели горящий «Авенджер», который падал в море рядом с моим самолетом. Они также добавили, что за вторым вражеским самолетом показался хвост огня и дыма. Поэтому мне официально засчитали 61-ю и 62-ю победы. Но официальные американские документы отрицают потерю в этом бою торпедоносцев Грумман ТВФ «Авенджер», действовавших с 3 авианосцев, маневрировавших к юго-западу от Гуадалканала. Вероятно, эти 2 самолета все-таки сумели вернуться на свои корабли. Когда мой самолет закувыркался вниз, а я потерял сознание в кабине, 3 «Зеро» последовали за мной. Они прекратили гнаться, лишь когда мой истребитель исчез в низком облаке. [476]

Наверное, прошло несколько секунд, прежде чем сознание вернулось ко мне. Сильный холодный ветер, бивший сквозь расколотое лобовое стекло, привел меня в чувство. Но я все еще не контролировал себя. Все мерцало и мигало. На меня накатывали волны черноты. Они захлестывали меня каждый раз, когда я пытался сесть прямо. Моя голова валилась назад на спинку кресла. Я пытался хоть что-то увидеть, но кабина плясала и качалась перед глазами. Мне показалось, что фонарь откинут. На самом деле стекло просто было разбито, и ветер хлестал меня по лицу, выжимая слезы, так как очки тоже были разбиты.

Я чувствовал... ничего не чувствовал, кроме приятной, тихой сонливости. Я попытался определить, куда меня ранило, грозит ли мне смерть, но все это меня не испугало. Если я умру вот в таком состоянии, без всякой боли, то жалеть просто не о чем.

Я погрузился в какой-то призрачный мир. Думать не хотелось ни о чем. Но вдруг передо мной с удивительной ясностью проплыло лицо матери. Она кричала: «Позор! Позор! Просыпайся, Сабуро,

просыпайся! Ты ведешь себя, как девчонка. Ты же не трус! Поднимись!»

Постепенно я осознал, что произошло. «Зеро» камнем летел к земле. Я заставил глаза открыться и увидел яркую красную завесу. Мне показалось, что самолет горит. Но я не чувствовал запаха дыма. Я все еще плохо соображал.

Я моргнул несколько раз. Что же не так? Каждый раз красные вспышки. Ничего не видя, я уставился на собственную ладонь. Ручка управления. Я сжимаю ее. Все еще не в силах что-либо различить, я потянул ручку назад. Мягко. Самолет начал выходить из беспорядочного штопора. Я почувствовал, как перегрузка вжимает меня в сиденье, когда «Зеро» прекратил пикировать и перешел в то, что с натяжкой можно было назвать горизонтальным полетом. Поток ветра ослабел. Он больше не бил с прежней силой меня по лицу. Внезапно меня охватила дикая паника. Я мог ослепнуть! Тогда мне никогда не вернуться в Рабаул. <sup>[477]</sup>

Я действовал чисто инстинктивно. Я протянул вперед левую руку, пытаюсь нащупать сектор газа и увеличить мощность мотора. Я напрягся, но рука отказалась повиноваться. Ничего! В отчаянии я попытался сжать пальцы.

Никаких ощущений. Рука отнялась. Я попытался ногами покачать педали. Двигалась только правая нога, и «Зеро» послушно скользнул в сторону, когда я надавил на педаль. Я сжал зубы и напрягся. Снова никаких ощущений. Я ничего не чувствовал.

Вся левая половина моего тела казалась парализованной. Несколько минут я пытался подвигать левой рукой или ногой. Это было невозможно. Но я не ощущал никакой боли. Этого я понять уже не мог. Я ранен, причем ранен серьезно. Но я ничего не чувствую. Я бы даже обрадовался, если бы заболели левая рука и нога, дав знать, что с нервами все в порядке.

Мои щеки были мокрыми. Я плакал, слезы текли по лицу. И это помогло! Ох, как помогло! Корка начала растворяться. Слезы смыли часть крови с моих глаз.



Но я по-прежнему ничего не слышал. Зато я снова мог видеть! Пусть немного, но красная пелена начала тускнеть. Солнце, освещающее кабину, помогло мне различить очертания металлических стоек. Передо мной тусклым пятном торчал прицел. Зрение возвращалось, и вскоре я увидел кружки приборов. Они оставались расплывчатыми, хоть я их и видел, но различить стрелки было уже невозможно. Я повернул голову и посмотрел через борт кабины. Огромные черные тени летели с огромной скоростью за крыльями.

Это могли быть вражеские корабли. Но в таком случае я лечу на высоте не более 300 футов над водой. Затем ко мне вернулся слух. Сначала я услышал гул мотора, а затем резкий, отрывистый треск. Корабли стреляли по мне! «Зеро» подбросило разрывом зенитного снаряда. Как ни странно, я ничего не сделал. Я просто сидел в кабине, даже не пытаюсь уклониться от огня. Но звук разрывов быстро остался позади. Больше я не видел черных силуэтов на <sup>[478]</sup> воде. Они уже не могли достать меня. Прошли еще несколько минут. Я неподвижно сидел и с трудом пытался сообразить, что и как.

Мысли были какие-то обрывочные. Мне снова захотелось спать. Сквозь полудрему до меня дошло, что мне не проделать обратный путь до Рабаула. Мне вообще никуда не долететь. Даже до острова Бука, до которого всего 300 миль. На пару минут мне показалось, что лучшим выходом из положения будет спикировать в море на полной скорости.

Но я был полным глупцом. Я пытался заставить себя очнуться. Я начал ругать себя: это неподходящий способ погибнуть! Если мне суждено погибнуть, решил я, следует сделать это, как мужчина. Разве я неопытный новичок, который не знает, как сражаться? Сознание прояснялось и снова туманилось, но я знал, что пока я могу управлять самолетом, пока я могу лететь, я сделаю все, что в моих силах, чтобы унести с собой еще одного врага.

Это было глупо. Но я решил, что не следует спасать еще одного вражеского пилота тем, что я смирюсь с неизбежным и просто

врежусь в воду. Я знал огромное значение воздушных побед для летчиков. Если мне суждено умереть, то почему не в бою? Почему я должен умереть в одиночку и незаметно? Ведь всплеск и взрыв никто не услышит.

Мыслить разумно я пока не мог. Где истребители? Я начал ругать «Уайлдкэты» за то, что они не желают появляться. Я кричал: «Приходите! Я здесь! Приходите и деритесь!»

Несколько минут я метался в кабине, словно сумасшедший. Понемногу разум вернулся ко мне. Я осознал глупость и бессмысленность своих действий. Лишь теперь до меня дошло, что я остался жив только благодаря невероятному везению. Я пережил ранее много серьезных испытаний, но ни одно даже близко не могло равняться с этим. Пули пролетали в считанных дюймах от моей головы, несколько раз царапали по рукам, срывая<sup>[479]</sup> кожу, но этим все и заканчивалось. А что сегодня случилось со мной? У меня все равно остался шанс выжить! Зачем отказываться от него? И внезапно я захотел жить, захотел добраться до Рабаула.

Прежде всего мне требовалось проверить свои раны. Я не знал, куда мне попало, и насколько они серьезны. Уверенность вернулась ко мне, я начал мыслить и действовать разумно. Но я все еще не мог двигать левой рукой. Я помахал правой рукой в воздухе, сбросив перчатку.

Пальцами я ощупал голову, со страхом ожидая, что я там найду. Сначала я нащупал шлем, мокрый и липкий. Я знал, что это кровь. Затем я нащупал разрез прямо на верхушке шлема. Он был глубоким, и его заполнила кровь. Я аккуратно всунул туда пальцы и ощупал его. Насколько он глубок? Пальцы встретили что-то твердое. Я боялся признать правду. Мои пальцы ушли довольно глубоко, явно глубже шлема. Это «что-то твердое» могло быть только моим черепом, пробитым пулей. Может, он даже треснул. Думать было больно. Пули могли задеть мозг, хотя и не слишком глубоко. Все, что я когда-то читал о боевых ранениях, всплыло в памяти. Мозг не чувствует боли. Но именно пули могли вызвать паралич левой части тела. Все эти

мысли проползали в голове как-то вяло и лениво. Да и вообще, как можно сидеть в разбитой кабине поврежденного истребителя, наполовину ослепнув, наполовину парализованным, и совать пальцы в дыру в собственном черепе, да при этом воспринимать окружающее объективно? Я понял, что произошло, я нашел окровавленную рану на голове, но ее серьезность я так и не осознал. Я знал, что такая рана имеется, и все тут.

Затем я провел пальцами по лицу. Оно было мягким и раздутым. Я почувствовал слезы на щеках, может, и куски металла. Но не уверен. Зато повсюду была кровь, и я нашел несколько разрезов на щеках.

«Зеро» продолжал лететь, его мотор ровно жужжал. Моя голова продолжала проясняться. Я действовал все более осознанно. Я принялся. Никакого запаха бензина. Это <sup>[480]</sup> значит, что ни мотор, ни топливные баки не повреждены. Это было первое радостное открытие после боя. Имея целые баки и исправный мотор, истребитель может пролететь очень большое расстояние. Но по мере прояснения сознания ветер дул все сильнее. Он прижимал голову к креслу. Я наклонился вперед, моргая. Лобовое стекло просто исчезло. Не удивительно, что ветер казался таким сильным, ведь он врывался в кабину на скорости 200 миль/час. Я почувствовал, что кровь на лице подсохла. Но макушка все еще оставалась влажной, и ветер забирался в глубокую трещину в черепе, которая снова начала кровоточить. Если я не заткну эту рану чем-нибудь, я скоро опять лишусь сознания, но теперь уже от потери крови.

Внезапно меня пронизала боль. Мой правый глаз! Он начал пульсировать, и боль постепенно усилилась. Я дотронулся было до него пальцами, но тут же их отдернул. Боль стала невыносимой. Я снова положил правую руку на глаз, но поле зрения осталось тем же самым. Я ослеп на один глаз.

Каждый японский летчик имеет при себе 4 треугольные повязки в карманах летного костюма. Я вытащил одну и попытался смочить ее слюной, поплевав на один из концов. Но во рту совершенно не

оказалось слюны. Меня мучила жажда. Во рту было сухо, как в пустыне.

Я продолжал плевать и жевать, конец повязки понемногу размяк. Я как можно сильнее наклонился вперед, чтобы укрыться от ветра, и протер левый глаз смоченной повязкой. Он видел! Мало-помалу зрение улучшалось, и менее чем через минуту я уже различал консоли крыльев. Я вздохнул с облегчением.

Но только на секунду. Как только я выпрямился, то сразу ощутил оглушающую боль в голове, затем еще. Боль накатывала волнами. Временами я ничего не чувствовал, словно меня били по голове исполинской кувалдой. Я не стал тратить время и попытался заклеить рану на голове, но едва я отнял руку, ветер сорвал повязку и унес ее прочь. [481]

Отчаяние охватило меня. Как я смогу обмотать повязку вокруг головы? Я должен остановить кровотечение! Моя левая рука не действовала, и накладывать повязку я мог только правой. Но правая рука требовалась, чтобы держать ручку управления и работать сектором газа. Свистящий в кабине ветер еще больше усложнял положение.

Я достал вторую повязку. Но как только я положил ее на колено, ее тут же унесло. Третья и четвертая последовали за ней. Что я мог сделать? Я уже почти отчаялся. Боль в голове усилилась. Она теперь пульсировала где-то в глубине черепа, и каждая новая волна была сильнее предыдущей.

На мне все еще был шелковый шарф, обмотанный вокруг шеи. Я развязал узел и зажал конец шарфа под мышкой, чтобы своим весом удержать его. Затем достал складной нож и зубами открыл его. Шарф бешено трепетал на ветру. Я взял нож в правую руку, а в зубах зажал конец шарфа, чтобы отрезать кусок. Но ветер унес его. Снова я резал шарф, и снова визжащий ветер уносил ткань из кабины. Я просто не знал, что делать. Снова нахлынуло отчаяние. Я пытался придумать хоть что-то. У меня остался последний огрызок шарфа.

Конечно же! Как я сразу не додумался до этого. Я наклонился вперед, чтобы укрыться от ветра и начал засовывать шарф под летный шлем, стараясь накрыть рану. Но мне пришлось выпрямиться. Чем больше я оставался в согнутом положении, тем сильнее становилась боль.

Наконец я зажал ручку управления коленями и начал управлять самолетом таким странным образом. Затем я нагнулся вперед и толкнул сектор газа вперед до упора, удерживая его в этом положении. Затем я ногами потянул ручку назад, заставляя «Зеро» начать набор высоты. Меня не слишком беспокоило, как точно я лечу и как долго смогу управлять самолетом.

На высоте 1500 футов я сбросил газ и перешел в горизонтальный полет. Затем я столкнул подушку сиденья, <sup>[482]</sup> чтобы находиться как можно ниже и таким образом хоть частично было укрыться от ветра. Крепко зажав ручку управления ногами, чтобы удержать самолет на курсе, я прижал подушку плечом, чтобы использовать ее как вет-роотбойник. Кое-как помаленьку, я сумел поглубже засунуть шарф под шлем и прижать его к ране. Я не представляю, сколько времени это у меня заняло, но показалось, что целую вечность. Видеть я пока не мог, и «Зеро» сразу бешено дернулся и свалился на крыло так, что меня подкинуло вверх. Если самолет потеряет управление, я погибну. Мне вообще не следует касаться педалей руля.

Наконец я завершил «перевязку». Шарф был засунут под шлем и плотно прижал рану. Я вполз обратно на сиденье и быстро выпрямил истребитель. На сердце сразу отлегло. Кровотечение остановилось.

И я не смог совладать с расслабленным ощущением покоя после того, как схлынуло невероятное напряжение. Вскоре меня одолело невыносимое желание уснуть. Я отчаянно боролся, но не мог стряхнуть сонливость. Не раз я начинал дремать, уронив подбородок на грудь. Я тряс головой, надеясь, что боль вынудит меня проснуться. Но каждый полминуты мои плечи дергались, когда я повисал на привязных ремнях.

Не один раз, когда я приходил в себя, выяснялось, что «Зеро» летит вверх ногами. В один из таких моментов я настолько одеревенел, что не смог выправить его. Через несколько секунд мотор тревожно закашлял. Этого было достаточно, чтобы я пришел в себя. Резким рывком ручки я вернул самолет в нормальное положение. Спать. Потрясти головой. Тише и тише. Чудесные, теплые, уютные объятия сна. Все такое умиротворенное. **Проснись! Проснись! Проснись!** Я буквально кричал. **Проснись!**

Я очнулся, когда «Зеро» круто пошел вправо, став на крыло. **Я должен бодрствовать!**

Как? Как мне преодолеть невыносимое желание уснуть? Забыть обо всем и погрузиться в чудесный мир дремоты? Ведь там так хорошо, так тепло, так уютно. <sup>[483]</sup> Истребитель внезапно дернулся. Я снова летел брюхом вверх! **Не спи!** Постепенно меня начал охватывать гнев, что я не могу противостоять желанию уснуть. Я снял ладонь с ручки управления и хлестнул себя по щеке так сильно, как только мог. Раз, два, три. Я надеялся, что сотрясение вернет меня в сознание.

Но так не могло продолжаться бесконечно. Вскоре я почувствовал во рту соленый привкус. Кровь выступила на губах и потекла по подбородку. Мои щеки распухли еще больше, их начало припекать. Я чувствовал так, словно мне в рот засунули резиновый шар и начали надувать. Но выбора не было. Я должен бить себя, если не желаю уснуть. Может быть, еда поможет мне побороть сонливость? Я взял коробку с пайком и проглотил несколько кусочков сушеной рыбы. Спать хотелось по-прежнему. Тогда я съел еще немного, но теперь тщательно пережевывая их.

Мгновенно мне стало очень плохо. Самолет потерял управление, и я начал корчиться в припадках рвоты. Все, что я проглотил, выплеснулось обратно мне на ноги и на панель управления. Я почти сходил с ума от непереносимой боли в голове. Но даже этот приступ не помог мне пробудиться. Снова и снова я бил себя кулаком по щеке, пока она не потеряла чувствительность. В отчаянии я хлопнул себя

рукой по раненной голове, но и это оказалось напрасно. Я хотел спать. Только спать. Забыть обо всем на свете, зная, что сон станет вечным. Восхитительный, теплый сон!

«Зеро» раскачивался и дергался. Что бы я ни делал, я не мог удержать его в горизонтальном положении. Мне казалось, что я держу ручку прямо, но я невольно дергал ее вправо или влево, заставляя самолет выписывать дикие виражи.

Я был готов плюнуть на все. Я знал, что больше мне это не выдержать. Но я поклялся, что никогда не буду вести себя, как трус. Я не могу направить самолет в океан и исчезнуть в ослепительной вспышке. Если мне суждено <sup>[484]</sup> умереть, я должен сделать это, как самурай. Я должен прихватить с собой нескольких врагов.

Корабль. Мне нужен вражеский корабль. Впав в беспросветное отчаяние, я развернул «Зеро» и направился обратно к Гуадалканалу. Но через несколько минут моя голова прояснилась. Никакой сонливости. Никакой оглушающей боли. Я не мог понять, почему. Зачем мне искать смерти, если я могу долететь до Буки или даже до Рабаула? Я снова развернул истребитель и направился на север. Но еще через несколько минут желание поспать снова одолело меня. Я был словно пьяный. Все словно кружилось вокруг. Что я делаю, направляясь на север? Вражеский корабль! Я вспомнил. Я должен найти вражеский корабль и протаранить его. Врезаться на полной скорости. Убить столько врагов, сколько получится.

Мир подернулся туманом. Все растаяло в серой дымке. Я, наверное, раз пять поворачивал к Гуадалканалу и столько же раз брал курс на Рабаул. Я начал кричать на самого себя. Я был полон решимости **заставить** себя бодрствовать. Я кричал и визжал. **Не спать!** Постепенно желание уснуть ослабело. Я был на пути обратно в Рабаул. Но полет просто на север не гарантировал, что я попаду на свою базу. Я не представлял, где нахожусь. Все, что я знал — я лечу в направлении Рабаула. Я находился на значительном расстоянии от Гуадалканалы, но не знал, насколько именно далеко. Я внимательно оглядел море, но не заметил ни одного из цепочки островов, которая

тянется до самого Рабаула. Так как у меня работала только правая нога, и я мог нажать только на правую педаль, вполне вероятно, что меня занесло на восток от Соломоновых островов.

Я вытащил из-под сиденья карту океана. Она воняла кровью, и мне пришлось потратить несколько минут, чтобы развернуть ее и оттереть кровь о свой летный костюм. Но это мало помогло. Я попытался сориентироваться по положению солнца. Прошли 30 минут, однако ни один остров так и не появился. Где же я ошибся? И куда меня <sup>[485]</sup> занесло? Небо было абсолютно чистым, и вокруг до самого горизонта расстилался океан.

Но вдруг я подпрыгнул на сиденье. Или я просто полетел вниз? Все казалось таким странным. Оказалось, что я снова перевернулся вверх ногами и не заметил этого, пока привязные ремни не врезались в плечи. Что-то блеснуло под крыльями. Что это могло быть? Я посмотрел вниз. Там снова блеснуло что-то темное, находившееся буквально под самым истребителем.

Вода! Я едва не упал в воду! В панике я наклонился вперед и двинул сектор газа, одновременно потянув ручку на себя. «Зеро» послушно взлетел на высоту 1500 футов. Я вернул газ обратно на минимальную крейсерскую скорость.

Остров! Прямо впереди остров! Он появился на горизонте, вынырнув из воды. От счастья я громко рассмеялся. Теперь все будет в порядке. Я определяю свою позицию и возьму точный курс на Рабаул. Я нервно закрутился, стараясь разглядеть береговую линию.

Но остров так и не появился. Куда же он пропал? Или это всего лишь галлюцинация? Что происходит со мной? «Остров» медленно проплыл справа, превратившись в низкое облако.

Я еще раз попытался разглядеть компас. Он все еще был каким-то расплывчатым. Я поплевал на ладонь и протер левый глаз. И все равно я мог видеть только кружок картушки. Я наклонился вперед как можно сильнее и буквально уткнулся носом в стекло. Наконец я различил стрелку. Я летел курсом 330 градусов! Не



удивительно, что почти 2 часа я не видел никаких островов. «Зеро» направлялся прямо к центру Тихого океана.

Я снова вытащил карту и прикинул, что нахожусь примерно в 60 милях к северо-востоку от Соломоновых островов. Это было только предположение, но ничего лучше у меня не было. Я повернул под прямым углом влево и полетел туда, где, по моим догадкам, должна была находиться Новая Ирландия. Этот остров находился чуть к северо-востоку от Новой Британии и Рабаула. <sup>[486]</sup>

Снова и снова волны сонливости накатывали на меня. Я уже сбился со счета, сколько раз самолет сваливался на крыло и сколько раз мне пришлось возвращать «Зеро» в нормальное положение. Я вглядывался в небо, часто нагибался, чтобы проверить показания компаса, и дергал ручку управления, пока не лег на курс, который, как я хотел надеяться, вел к Новой Ирландии.

Головная боль усилилась и помогла мне бодрствовать. А затем я внезапно испытал жуткое потрясение. Совершенно внезапно мотор встал. Послышался странный свистящий звук ветра, врывающегося в кабину. Инстинктивно я толкнул ручку вперед, чтобы набрать высоту. Таким путем я помешал самолету свалиться в штопор и заставил пропеллер вертеться хотя бы под напором воздуха. Я начал действовать с исключительным проворством, которое позднее удивило меня самого. В чрезвычайных ситуациях разум способен творить чудеса. Даже не успев подумать о причинах, я понял, что главный топливный бак пуст.

У меня оставался еще один бак, но я должен был практически немедленно восстановить подачу бензина. Обычно у меня не было проблем переключить клапан бензопровода левой рукой. Но теперь эта рука была парализована. У меня оставалась только правая. Я попробовал дотянуться ею до ручки переключателя. Не получилось. Я напрягся. И все равно моя рука не доставала до противоположного борта кабины.

«Зеро» плавно снижался к воде. Он скользил вниз без дрожи, тихо. Я изо всех сил рванулся вперед и дернул рычаг подачи из фюзеляжного бака.

Но топливо не поступало в мотор. Автоматическая помпа, которая соединялась с бензопроводом, слишком долго качала воздух. Я схватил ручку вспомогательной ручной помпы и лихорадочно заработал ею. Времени оставалось совсем мало! К счастью, автоматическая помпа включилась немедленно. Мотор удовлетворенно рявкнул, и «Зеро» прыгнул вперед. Я не стал тратить время и снова вернулся на высоту 1500 футов. <sup>[487]</sup>

Долгие месяцы учебных полетов над водой пришли на помощь. Я установил рекорд флота по минимальному расходованию топлива. Если мне и дальше удастся удержать минимальный расход, то, по моим прикидкам, самолет сумеет продержаться в воздухе еще около 1 часа 45 минут. Я отрегулировал шаг винта и поставил газ на 1700 оборотов в минуту. Я настроил состав топливо-воздушной смеси так, чтобы мотор работал на самом пределе. Еще чуть-чуть — и он заглохнет.

«Зеро» летел очень медленно. У меня осталось менее 2 часов, чтобы добраться до занятого японцами острова. И менее 2 часов жизни, если я не сумею это сделать.

Прошел еще час. Перед моими глазами по-прежнему маячили безбрежный океан и голубое небо. Внезапно я заметил на воде **нечто**. Атолл! На этот раз ошибки не было, это не облако перед самолетом. Это совершенно точно остров. Когда я подлетел ближе, то узнал его очертания. Остров Грин! Атолл в форме лошадиной подковы, который я заметил еще по пути к Гуадалканалу. Я нашел остров на карте. И надежда снова ожила... Я находился всего в 60 милях от Рабаула.

60 миль. Нормально, один небольшой прыжок. Но теперь мое положение было не совсем обычным. У меня осталось топлива еще на 40 минут полета. Мой «Зеро» получил серьезные повреждения, фонарь кабины разлетелся вдребезги. Металлическая обшивка,

изрешеченная пулями, создавала дополнительное сопротивление, заметно снижая скорость самолета. Я был тяжело ранен и все еще оставался частично парализованным. Мой правый глаз совершенно ослеп, а левый тоже видел не слишком хорошо. Я был измучен и все свои силы тратил, чтобы удержать самолет в горизонтальном положении.

Еще один остров, прямо впереди. На этот раз не облака поднимались на горизонте. Я узнал горы. Это была Новая Ирландия, никаких ошибок. Я знал, что если сумею перевалить через горы, достигающие высоты 2400 футов, то окажусь прямо перед Рабаулом. Мне показалось, <sup>[488]</sup> что передо мной возникает бесконечная череда препятствий на пути домой. Густые облака клубились вокруг горных пиков, сильный дождь поливал горы и остров. Прорваться сквозь это было невозможно. Утомленный физически и морально, полуослепший, на тяжело поврежденном истребителе, как я смогу пройти сквозь грозу, которая очень опасна даже при нормальных условиях?

У меня не было выбора, как постараться обойти ее стороной. Это было тяжелое решение, так как стрелка указателя запаса топлива падала все ниже и ниже. У меня оставались считанные минуты. Я сжал губы и повернул на юг. Самолет медленно полетел над проливом Сент-Джордж между Рабаулом и Новой Ирландией. Вдруг под крыльями появились две пенистые полосы. Вскоре я различил 2 больших военных корабля, судя по всему, тяжелые крейсера. Они шли на юг полным ходом. Они делали более 30 узлов, направляясь к Гуадалканалу.

Я чуть не подпрыгнул, увидев японские корабли. Мне страшно захотелось посадить истребитель на воду прямо здесь и сейчас. Тогда один из крейсеров повернет и подберет меня. Мои надежды стремительно улетучились, Рабаул в одно мгновение отскочил на миллион миль. Я сделал круг над кораблями и приготовился снизиться для посадки на воду.

Но я не смог заставить себя сделать это. Крейсера мчатся, чтобы принять участие в битве за Гуадалканал. Если они остановятся, чтобы подобрать меня — что еще совсем не факт, — их орудия не появятся вовремя там, где они нужны. Не может быть и речи о посадке на воду.

(Через несколько недель я узнал, что это были тяжелые крейсера «Аоба» и «Кинугаса». Они шли полным ходом, направляясь к Гуадалканалу на скорости 33 узла. Вместе с 7 другими кораблями они атаковали американский конвой возле Лунги, потопили 4 вражеских крейсера и повредили еще один крейсер и эсминец.)

Я повернул назад к Рабаулу. Топлива у меня оставалось едва ли на 20 минут полета. Однако если я не доберусь до <sup>[489]</sup> Рабаула, я смогу сесть на берегу. Затем на горизонте возник знакомый вулкан. Я сделал это! Показался Рабаул!

Но мне еще предстояло приземлиться. Это казалось совершенно невозможным, потому что левая сторона моего тела была парализована. Я кружил над аэродромом, не в силах ни на что решиться, даже не представляя, что же мне делать. Я не знал, что меня считали пропавшим без вести, что все остальные самолеты, кроме сбитого над Гуадалканалом, сели 2 часа назад. Позднее лейтенант Сасаи сказал мне, что не поверил собственным глазам, когда опознал мой «Зеро» в бинокль. Он выкрикнул мое имя, и все пилоты бегом бросились на летное поле. С воздуха я не мог видеть их своим поврежденным левым глазом. Все, что я видел — узкую полосу.

Я все-таки решил сесть на воду у самого берега. «Зеро» медленно пошел вниз. 800–700–400–100, — а затем я оказался всего в 50 футах над водой. Но я снова передумал. Видение самолета, разбитого при посадке на воду, и моей раненой головы, брошенной вперед при толчке, было слишком отчетливым.

Я снова набрал высоту и вернулся к взлетной полосе. Если я сосредоточусь, то сумею справиться, сумею сесть.

Стрелка указателя запаса топлива почти уперлась в ограничитель. Я перевел винт на самый большой шаг, дал полный газ и набрал высоту 1500 футов. Сейчас или никогда. «Зеро» прыгнул

вниз, когда я толкнул ручку от себя. Я выпустил шасси, потом закрылки. Скорость самолета резко упала. Я видел, как длинная линия истребителей, припаркованных вдоль полосы, стремительно мчится навстречу. Я не должен в них врезаться! Вернуть его назад! Меня слишком сильно занесло влево, и я рванул ручку, чтобы уйти на новый заход.

После 4 кругов над аэродромом я решил совершить новую попытку сесть. Когда я вышел на глиссаду, то поднял правую ногу и краем ботинка выключил зажигание. Даже если в баках «Зеро» осталась хоть капля бензина, он взорвется при аварии. [490]

Кокосовые пальмы на краю аэродрома возникли у меня перед глазами. Я проскочил над ними, пытаюсь оценить свою высоту по деревьям. Теперь... я находился прямо над полосой. Последовал сильный удар, когда «Зеро» коснулся земли. Я навалился на ручку и изо всех сил прижал ее, чтобы удержать самолет от заноса. «Зеро» покатилося к командному пункту. Я попытался улыбнуться, но волна темноты снова захлестнула меня.

Я почувствовал, что падаю куда-то, проваливаюсь в бездонную пропасть. Все вокруг бешено завертелось. Где-то вдалеке я услышал голоса, они выкрикивали мое имя. Они кричали: «Сакаи! Сакаи!» Я выругался про себя. Почему они не могут вопить потише? Ведь я хочу спать.

Чернота приподнялась. Я открыл глаза и увидел лица собравшихся вокруг меня. Я сплю, или я действительно снова в Рабауле? Я не знал. Все казалось каким-то нереальным. Я решил, что все это мне снится. Это не может быть правдой. Все растает в темноте.

Я попытался встать. Я схватился за борт кабины и приподнялся. Это **действительно** Рабаул. Это не сон, черт возьми! А затем я рухнул, совершенно беспомощный.

Сильные руки подхватили меня и вытащили из самолета. Мне больше не о чем беспокоиться. [491]

## ГЛАВА 23

Когда я пришел в себя, то перед глазами было небо. Кто-то меня тряс и дергал. Я повернулся и узнал Сасаи и Накадзиму. Эти офицеры вскарабкались на крыло «Зеро» и вытаскивали меня из кабины.

Голос Нисидзавы прорвался сквозь бормотание собравшейся толпы. «Машину, быстро!» — закричал он. А потом обрушился на ординарцев: «Быстро! В операционную. Позвоните старшему хирургу! Быстро, вы, сучьи дети!»

Я не мог отправиться в госпиталь. По крайней мере, пока. Прежде всего я должен доложить капитану 1 ранга Сайто. Мы всегда шли на командный пункт и делали доклад. Необходимость отдать рапорт застряла у меня в мозгу, как заноза.

Я поднял правую руку, требуя, чтобы Сасаи и Нисидзава положили меня. Я прошептал: «Я должен отдать рапорт. Отправьте меня на командный пункт». Нисидзава в ответ рявкнул: «К черту обязанности! Нельзя ждать. Мы везем тебя в госпиталь».

Я уперся и закричал, что должен отдать рапорт. В следующее мгновение Нисидзава шагнул вперед и подхватил меня под руку. Ота поддержал меня слева, и вдвоем они поволокли меня на командный пункт. Нисидзава продолжал ворчать: «Глупый ублюдок. Ты даже не знаешь, на кого похож. Ты просто спятил!»

Я не помню, как оказался перед капитаном 1 ранга Сайто, который смотрел на меня, как на привидение. Стоял <sup>[492]</sup> я с трудом и что-то попытался сказать, но тут снова накатила чернота. Мне внезапно опять захотелось спать. Только это. Спать. Что я делаю здесь? А потом снова темнота.

Нисидзава и Ота затащили меня в автомобиль, стоявший рядом с командным пунктом (они рассказали мне об этом позднее). Нисидзава согнал шофера с сиденья и сам уселся за руль. Он гнал машину в госпиталь быстро, но аккуратно, стараясь избежать сильных толчков. Сасаи и Ота сидели вместе со мной на заднем сиденье и поддерживали меня.

Старший хирург уже ждал меня в операционной. Он срезал мою изорванную летную форму и сразу начал обрабатывать раны. Сквозь сон я время от времени ощущал жуткие уколы боли, когда доктор взрезал мой скальп. Он вытащил из моего черепа 2 смятые 12,7-мм пули, которые показал мне позднее. Я ощущал, как нож скребет по моему черепу.

Я очнулся, когда он уже почти закончил. Я посмотрел на него, когда он склонился надо мной. Мои глаза... И тут я вспомнил про свои глаза. Внезапно паника охватила меня, и я закричал: «Мои глаза! Доктор, что с моими глазами?»

Он ответил: «Вы серьезно ранены, и я здесь больше ничего сделать не смогу. — Он внимательно осмотрел мое лицо. — Вас придется отослать в Японию, где вами займутся специалисты».

Предчувствие катастрофы овладело мной. Я боялся за свой правый глаз. Я ничего им не видел. Мысль о том, что я могу ослепнуть, ужаснула меня. Я буду совершенно бесполезен как летчик-истребитель. Но я должен летать. Я просто **обязан** снова сесть в кабину истребителя!

Я провел в госпитале 4 дня, которые тянулись мучительно долго. Повязки покрывали мое тело. Доктор вытащил из меня 4 осколка, не считая пуль, пробивших голову. На четвертый день я почувствовал, что могу слегка шевелить левыми рукой и ногой. Мускулы еле сокращались,<sup>[493]</sup> но все-таки они уже двигались! Но с другой стороны, в условиях высокой тропической влажности раны на голове воспалились, а правый глаз оставался слепым.

Тем временем вылеты истребителей и бомбардировщиков к Гуадалканалу продолжались непрерывно. Каждый день я слышал рев моторов, когда самолеты разбегались по взлетной полосе и улетали вдаль, к полю боя.

В Рабаул повадились с ежедневными визитами «Летающие Крепости». С большой высоты они бомбили наши 2 аэродрома. Каждый раз, когда приближались вражеские бомбардировщики, меня уносили в убежище вместе с другими пациентами.

Каждый вечер меня посещали Сасаи и Накадзима. Они предлагали мне вернуться в Японию. Только прохладный климат родины и лучшие специалисты могут излечить мои раны, настаивали они. Я отказывался. Я стал раздражителен и капризен. Я утверждал, что меня могут вылечить и здесь, в Рабауле, и нет никаких причин, которые помешают мне уже через несколько недель снова начать летать.

Если бы я только знал! Трудно объяснить владевшие мною чувства, мое нежелание покидать Рабаул. Сейчас-то я понимаю, что находился на грани истерики, потому что передо мной вполне реально маячил кошмар окончания карьеры летчика. К тому же, оставался вопрос чести. Я считал почетным как можно дольше оставаться в Рабауле. Даже если я не смогу летать, я сумею помочь зеленым пилотам. Я смогу научить их, помешать им совершить ошибки, которые могут стоить жизни. Все эти причины слились в одну. Мое возвращение в Японию означало окончательный приговор квалифицированного окулиста, которого я так боялся. И потому я отказывался, как мог.

Сасаи и Накадзима перестали убеждать меня. Все завершилось утром 11 августа, когда к моей постели пришел капитан 1 ранга Сайто, командир авиаполка «Лаэ». Он заговорил со мной как можно добрее, но при этом был абсолютно тверд. <sup>[494]</sup>

«Я знаю, что вы чувствуете, но я должен учитывать все имеющиеся факторы. Я приказал отправить вас в Японию в порядке ротации, а там вас поместят в военно-морской госпиталь в Йокосуке. Вы полетите завтра на транспортном самолете. Хирург сказал мне, что ваша единственная надежда — это врачи в Йокосуке».

Он улыбнулся мне. «Вы отправитесь домой не только ради себя, но и ради нас, Сакаи. Мы все знаем, что лучше, чем в Японии, вас лечить не будут нигде». Он поднялся на ноги.

Несколько секунд он смотрел на меня, а потом нагнулся и потрепал по плечу. «Вы проделали огромную работу, Сакаи. Каждый, кто только летал с вами, гордится тем, что знал вас и сражался вместе



с вами. Когда ваши раны затянутся, возвращайтесь к нам», — сказал он ласково и ушел.

Вечером ко мне заглянул Сасаи, Он заметно устал от ежедневных вылетов к Гуадалканалу. Я рассказал ему, что получен приказ в ближайшие дни отправить меня домой. Вскоре собрались все мои друзья, чтобы устроить скромную прощальную вечеринку. Никто не пел и не говорил громко, не было и шуток. Мы просто тихо разговаривали, причем в основном о Японии.

Но американцы отнюдь не собирались позволить нам спокойно попрощаться. Мы намеревались тихо посидеть пару часов, но вместо этого пришлось, сломя голову, бежать в убежища. Остальные пилоты вытащили меня из госпиталя. Я стиснул зубы от стыда и горечи. Быть таким беспомощным! Здесь собрались люди, которых я водил в бой, а теперь они тащили меня на себе, полуслеплого и покалеченного. Мне хотелось плакать и кричать, сорвать бинты. Но оставалось лишь тихо лежать, плотно зажмурив глаза.

Рано утром на следующий день я дохромал до пирса. Там меня ждала баржа, чтобы переправить на летающую лодку, которая стояла на якоре в бухте. Вместе со мной шел Сасаи, собрались и остальные пилоты. <sup>[495]</sup>

Сасаи крепко пожал мои руки. «Мне жаль расставаться с тобой, Сабуро. Гораздо больше, чем ты можешь себе представить».

Слезы потекли у меня по щекам, я просто не мог их сдержать. У меня перехватило горло, и я смог лишь пожать ему руку в ответ.

Освободив руки, Сасаи расстегнул свой пояс и передал его мне. Я уставился на пряжку с выгравированным Ревущим Тигром. «Сабуро, этот пояс вручил мне мой отец. Один у меня, еще два у моих родственников. Один из нас уже погиб. Я мало знаю о магических свойствах серебряного тигра, но я хочу, чтобы ты сохранил эту пряжку и носил в память обо мне. Я надеюсь, она поможет тебе вернуться к нам».

Я запротестовал, но напрасно. Сасаи был непоколебим. Он положил пояс и пряжку мне в карман, а потом снова пожал руки. «Мы

еще увидимся, Сабуро. Я не прощаюсь! Мы еще встретимся и, надеюсь, очень скоро!»

Он помог мне спуститься в баржу. Она тут же пошлепала к ожидающему самолету. Нисидзава, Ота, Ёнекава, Хатори, Накадзима и все мои друзья махали мне вслед с пирса. Они кричали, чтобы я возвращался поскорее, чтобы снова летать вместе с ними.

Но тут все они словно растаяли. Я все еще мог видеть своим левым глазом не дальше, чем на несколько футов. Я стоял прямо, как только мог, и махал им правой рукой, пока они превращались в неясные, расплывчатые силуэты. А затем я заплакал, как ребенок.

В летающей лодке было совсем немного пассажиров. Я, ординарец, который должен был ухаживать за мной во время путешествия домой, и несколько военных корреспондентов. По пути мы останавливались для дозаправки на Труке и Сайпане.

Прошло очень много времени с тех пор, когда я в последний раз был дома. Я даже не представлял, на что похожа Япония военного времени, но все равно оказался <sup>[496]</sup> совершенно не готов к тому, что увидел в Йокогаме. Мы сели в гавани вечером в субботу. Не было особого смысла идти ночью в госпиталь, поэтому я отправился в город. Там я мог поймать такси и заехать к своему дяде, который жил в западной части Токио.

Люди — они совершенно не представляли, на что в самом деле похожа война! Я с удивлением смотрел на снующие толпы, на яркие огни и светящиеся окна. Я не верил тому, что слышал собственными ушами. Тысячи голосов, беззаботный смех. Неужели они даже не подозревают, что в действительности происходит на юго-западе Тихого океана?

Перед каждым выпуском новостей, громыхавшим на всю улицу, по радио передавали «Военно-морской марш», а потом диктор ликующим голосом сообщал о колоссальных победах над американцами, одержанных в воздушных битвах на Соломоновых островах. Я услышал совершенно невероятный перечень

потопленных американских кораблей, узнал о сотнях сбитых самолетов.

Толпы людей на улицах в светлых и ярких летних одеждах останавливались возле магазинов и на углах, где висели динамики. Каждый раз, когда диктор сообщал о новом крупном поражении врага, толпа радостно гудела, и торжествующие крики летели по улицам.

Нация просто опьянела от фальшивых побед. Люди не подозревали, что идет война на уничтожение. Я видел, что в магазинах только некоторые деликатесы нормированы, все необходимое для обычной жизни продавалось абсолютно свободно.

Я захотел побыстрее покинуть этот город. Все происходившее в Лаэ и Рабауле начинало казаться нереальным. Как могут существовать одновременно эти два совершенно различных мира? Ведь кровь и смерть находятся отсюда всего в нескольких часах лета, а дома слышны только радостные крики по поводу несуществующих побед.

Я помахал рукой шоферу и дал ему адрес своего дяди. Мы проехали Иокогаму и очутились в Токио. Но через [497] несколько минут машину остановил полицейский и заглянул в окно, с подозрением уставившись на меня. Ему смутила моя рваная форма, запятнанная кровью, и повязки на голове.

«Что с вами случилось?» — требовательно спросил он.

«Я только что вернулся в Японию с фронта», — ответил я кисло.

«Неужели?! — воскликнул полицейский. — Так вы были ранены на фронте? Где? Скажите мне, где и как?»

Я вздохнул. «Я летчик с Гуадалканала. Я был сбит в воздушном бою».

«Гуадалканала! — глаза молодого полицейского засверкали. — Мы слышали об этом в новостях. И я знаю, что мы только вчера одержали сокрушительную победу над американцами. По радио передали, что наш флот потопил 5 крейсеров, 10 транспортов и 10 эсминцев. На это зрелище наверняка стоило посмотреть!»

Это было уже **слишком**. Я довольно резко сказал: «Простите, сержант, но я опаздываю. Вперед и поскорее!» — приказал я шоферу.

Много лет прошло с того дня, когда я впервые ступил на порог дядино дома. Сам дом ничуть не переменялся. Он словно вынырнул из далекого прошлого, миллион лет назад. Несколько минут я стоял на тротуаре, любясь знакомым зданием, огнями и звуками. Странное ощущение мира снизошло на меня. Раздражение улетучилось, и я открыл дверь точно так же, как в детстве. И произнес те же самые слова, что и тогда: «Это я! Я пришел домой!»

Из кухни донеслось удивленное: «Кто там?» Я улыбнулся, это тетя.

«Это я!» — послушно ответил я.

На мгновение повисла тишина. «Это я! Сабуро!» — радостно крикнул я.

Голос дяди прогремел по всему дому: «Что?!» И все они вбежали в прихожую.

Почти минуту они молча смотрели на меня. Дядя, тетя, мои двоюродные сестра и брат, Хацуо и Митио. Они не <sup>[498]</sup> могли произнести ни слова, просто стояли, разинув рты. Я терпеливо ждал, пока они рассмотрят мой окровавленный мундир и повязки.

Голос дяди вдруг сел до прерывающегося шепота. «Это действительно ты, Сабуро? — Я еле расслышал, что он сказал. — Это действительно Сабуро. Или передо мной призрак?» Дядя опасливо шагнул вперед, словно боялся, что я могу растаять в воздухе.

Я ответил: «Нет, я не призрак. Я настоящий. И я снова вернулся домой».

Это было настоящее возвращение к жизни. Битвы, смерть, раны, треск пулеметов, бешеные виражи, американские истребители, грязные бомбоубежища... все отлетело прочь, стало нереальным, далеким, призрачным. Этот мир как бы уже не существовал, хотя все еще висел тяжким грузом у меня на плечах, подобно призраку, за который дядя принял меня.

Снова оказаться дома! Говорить с дядей и тетей, снова видеть Хацуо и Митио, **расслабиться!** Точно знать, что ночью не будет никакой бомбежки, что над головой не висят «Летающие Крепости», что не взвоят моторы «Митчеллов» и «Мародеров», не загремят взрывы, не раздастся свист осколков, не затрещат пулеметные очереди... Мне понадобилось много времени, чтобы расслабиться и забыться. Я не раз тряс головой, пытаюсь опомниться. У нас было о чем поговорить. Ведь прошло почти 3 года, когда я провел ночь вместе с этой семьей.

Хацуо больше не была школьницей, которую я помнил. Я уставился на нее, пытаюсь убедить себя, что эта красивая молодая женщина действительно моя двоюродная сестра. Митио, хулиганистый мальчишка, который учился в начальных классах, теперь перешел в старшую школу, превратившись в нескладного юношу. Я продолжал разглядывать Хацуо, пытаюсь уловить все перемены, которые произошли с ней за эти годы.

Я остался на ночь в их доме. Это была первая ночь за много лет, когда я наслаждался глубоким и спокойным <sup>[499]</sup> сном. Даже мои раны, которые мешали мне спать последнюю неделю, сегодня меня не беспокоили.

На следующее утро я отправился на поезде в Йокогаму. Обыденная жизнь людей в этом городе показалась мне еще более удивительной, чем накануне вечером. Пассажиры, особенно молодые девушки и женщины, сразу уставились на меня. Они брезгливо кривились и поспешно отворачивались. Они нарочно старались не смотреть на окровавленные повязки, и это нервировало и злило меня. Я больше не был лучшим асом Лаэ и Рабаула, человеком, которого капитан 1 ранга Сайте просил вернуться, пилотом, которого уважали все остальные летчики. Я был окровавленным, грязным и жалким на вид. Меня попросту презирали.

Как только я прибыл в госпиталь в Йокосуке, санитар сразу отвел меня в кабинет главного хирурга. Я был озадачен, ведь сегодня было воскресенье. В такие дни, исключая совершенно особые случаи,

старший хирург просто отсутствует. А он удивил меня, лично встретив.

Врач усмехнулся, видя мое замешательство, и объяснил: «Я оставил приказ сразу известить меня, как только вы появитесь. Я только что приехал из дома. Видите ли, я получил специальное письмо от капитана 1 ранга Сайто из Лаэ, он просит сделать для вас все возможное. — Он внимательно посмотрел на меня. — Капитан 1 ранга Сайто взял на себя труд рассказать мне, что вы сделали на Тихом океане. Как я понимаю, вы наш лучший ас-истребитель?»

Я кивнул.

«Я прекрасно понимаю опасения вашего командира. Проходите, мы начнем работать немедленно».

Через несколько минут я лежал на операционном столе. Хирург отскребал гной с моих ран на голове. Он работал быстро и аккуратно, не обращая внимания на то, что я дергаюсь от прикосновений скальпеля, который скреб по черепу. Когда он очистил раны и наложил 14 новых швов, он лично отвел меня к окулистам. [500]

Хирург объяснил: «Мы вызвали лучшего в Японии специалиста, чтобы он осмотрел вас. Доктор Сакано после частной практики был призван на флот и сейчас имеет звание капитан-лейтенанта. Он лучший глазной хирург нашей страны. Когда мы получили письмо капитана 1 ранга Сайто, то сразу сообщили доктору Сакано, что вызовем его после вашего прибытия».

Итак, настал роковой для меня момент. Вскоре я узнаю, каким будет приговор, буду ли я снова видеть и смогу ли я подняться в воздух. Я попытался думать о чем угодно, только не о своих глазах. Я не хотел думать о них, но не мог.

Доктор тщательно осмотрел меня. Несколько минут стоял неподвижно и лишь потом заговорил. Его лицо было серьезным, и говорил он очень медленно.

«Мы не можем ждать ни минуты. Я должен оперировать ваши глаза **немедленно**. Слушайте меня внимательно. Ваше зрение будет зависеть от того, что я сумею сделать в течение следующего часа».

Он сделал паузу. «Сакаи, я не смогу применить обезболивающее. Если вы хотите видеть, если вы желаете, чтобы я спас вам хотя бы один глаз, вы должны подготовиться вытерпеть боль, будучи в полном сознании».

Я был потрясен. Поэтому я послушно кивнул, не смея открыть рот.

Они уложили меня на высокую кровать. Несколько санитаров привязали меня ремнями и веревками. Я не мог двинуть ни рукой, ни ногой. Повязка поперек лба держала мою голову, а медсестра сжала виски, чтобы сделать захват более надежным. Доктор приказал мне смотреть на красную лампу, свисающую с потолка.

Он предупредил: «Смотрите на нее, Сакаи. Смотрите на нее. Не отрывайте глаз от этой лампы. Вы не должны мигать, вы не должны отводить глаза в стороны. Слушайте меня внимательно! Вы можете ослепнуть на всю жизнь, если не выполните точно мои указания!»

Это было ужасно. Гораздо страшнее, чем тогда. Это была самая жуткая боль, которую мне когда-либо приходилось <sup>[501]</sup> терпеть. Я всегда считал, что могу вынести сильную боль. Кодекс *Бусидо* научил меня терпению, самообладанию в самых тяжелых обстоятельствах.

Но это! Я был вынужден смотреть на лампу. Смотреть, пока красная колба не заполнила все вокруг. Потом в поле зрения появилась рука доктора, дрожащая и нереальная, с острой заточенной сталью в пальцах, которая приближалась, приближалась, приближалась, приближалась...

Я завопил. Не раз я орал, как сумасшедший в ужасной агонии. Я чувствовал, что еще немного — и я не выдержу. Но ничего не случилось, и боль в конце концов утихла. Мое желание снова летать, мое желание видеть теперь уже ничего не значили. **Боль!** Однажды я крикнул на Сакано: «Прекратите! Прекратите это! Вырвите его совсем, только прекратите!» Я пытался отдернуть голову от скальпеля, я пытался вырваться из своей привязи. Однако они держали меня слишком крепко. Каждый раз, когда я стонал, доктор

кричал на меня: «Прекрати! Ты **должен** выдержать! Иначе ты останешься слепым. Прекрати стонать!»

Пытка продолжалась более 30 минут, однако они растянулись для меня на миллион лет. Мне казалось, что страдания никогда не кончатся. А когда все завершилось, я был так слаб, что не мог и пальцем шевельнуть. Я лежал в постели, судорожно втягивая воздух, беспомощный, как ребенок. Лишь когда надо мной нагнулся старший хирург, пытаясь устроить меня поудобнее, я застонал.

В течение месяца я был прикован к госпитальной койке. Я чувствовал себя отвратительно, жизнь уже ничего не значила для меня. Днем и ночью я вспоминал долгий обратный полет в Рабаул. И каждый раз это кончалось одинаково — я толкал ручку управления вперед и врезался в океан. Ведь это означало бы лишь мгновенный приступ боли.

Доктор Сакано часто посещал меня, чтобы проверить мои глаза. Он объяснил: «Я сделал все, что только мог, но ваш правый глаз никогда не будет видеть нормально. Вы <sup>[502]</sup> сможете видеть предметы на расстоянии фута или двух, и не более. Но с вашим левым глазом все будет в полном порядке».

Эти слова меня словно громом поразили. Фактически это был смертный приговор. Одноглазый летчик-истребитель! Я истерически расхохотался, и доктор поспешно ушел.

Раны на голове затягивались быстро, и врачи разрешили мне гулять вокруг госпиталя. Каждую неделю я обращался с просьбой вернуть меня в строй и отправить в Рабаул. И каждую неделю прошение отвергалось.

Наконец старший хирург лично вернул последнее прошение. Он был заметно рассержен. «Должен сказать вам, Сакаи, что пройдет еще много месяцев, прежде чем вы сможете хотя бы мечтать о возвращении в Рабаул. Мои приказы совершенно ясны. Вам нужно по крайней мере 6 месяцев, чтобы оправиться от ран, прежде чем вас вернут в строй для службы здесь или на заморском театре».



Я ощутил себя беглецом, дезертиром с фронта. Я подумал обо всех пилотах, о Нисидзаве, Оте, Сасаи, которые каждый день на своих «Зеро» вступают в очередной бой. Я боялся слушать по радио новости с фронтов. Они слишком больно напоминали мне о Рабауле.

Однажды ко мне пришли гости. Сиделка вошла в палату и сказала: «К вам посетители, они ждут внизу. Вы разрешите им пройти?»

Я не представлял, кто это может быть. Сегодня был четверг, а моя двоюродная сестра Хацуо приходила повидать меня и приносила цветы в конце каждой недели, когда могла отпроситься с работы на своем заводе боеприпасов. Я написал своей матери, чтобы она не вздумала совершить долгое путешествие с Кюсю, потому что через пару недель меня должны были перевести в госпиталь в Сасебо. Йокосуку от Фукуоки на севере Кюсю отделяли почти 700 миль по железной дороге. Мать теперь жила в Фукуоке вместе со своей дочерью и зятем.

Но этих посетителей я совершенно не ожидал. В комнату вошли два человека. Я напрягся, пытаюсь узнать их. <sup>[503]</sup> Но я все еще не мог различать лица на расстоянии более 6 или 7 футов.

«Фудзико-сан!» — произнес я ее имя. У двери стояла Фудзико, еще более красивая, чем во время нашей последней встречи. Вместе с ней был ее отец профессор Ниори. Я не видел ее уже 18 месяцев после нашей встречи в Осаке.

Они поклонились мне, и я вернул им приветствие. Мы продолжали молчать. Сиделка предложила им стулья и вышла.

Потом заговорил ее отец: «Хацуо-сан написала нам, что вы лежите в этом госпитале. Мы так беспокоились о вас, Сабуро-сан! Мы с огромным облегчением видим вас, так как сильно опасались за ваше здоровье. Это просто чудесно, ведь вы выглядите гораздо лучше, чем мы предполагали».

Я что-то пробормотал в ответ. Извинения были невнятными и сбивчивыми, ведь Фудзико часто писала мне, когда я находился в Лаэ, и почта доставила мне много подарков от нее.

Но ее отец помахал рукой, отменяя все возражения. «Это не имеет значения. Мы все прекрасно знаем о ваших чудесных делах на фронте и гордимся вами! А теперь скажите, как ваши раны? Скоро ли вы оправитесь от них?»

Я ответил: «Я получил 4 раны. Врачи сделали настоящие чудеса. За исключением одного. — Я с горечью указал на свой правый глаз. — Я ослеп на этот глаз, и врачи говорят, что это уже на всю оставшуюся жизнь».

Мой ответ ужаснул Фудзико. Она поднесла руки ко рту, глаза широко раскрылись, когда она слышала мои слова.

«Это правда, это сущая правда, — подчеркнул я. — Не может быть никакого другого исхода. Я стал инвалидом. Потеря глаза означает конец моей карьеры летчика-истребителя».

Профессор Ниори прервал меня: «Но... ведь в этом случае вас должны отчислить со службы на флоте?» <sup>[504]</sup>

«Нет. Нет, я так не думаю, — ответил я как можно саркастичнее. — Здесь, дома, вы просто не понимаете весь размах войны, которую мы ведем. Но я не считаю возможным обвинять вас в этом. Флот найдет мне применение в качестве инструктора. Может быть, мне подберут какую-нибудь командную должность на земле».

Наступила недолгая пауза. Лишь теперь я понял, что эти люди проехали более 500 миль из Токусимы, только чтобы повидать меня, поддержать и порадовать. Я вел себя постыдно, и осознав это, начал благодарить их за проявленную доброту.

Фудзико покачала головой. Она была встревожена сухой вежливостью в моем голосе. Она попыталась что-то сказать, но горло у нее перехватило, и она умолкла. Наконец она повернулась к пожилому мужчине и всхлипнула: «Папа!» В ее глазах стояла немая просьба.

Профессор Ниори медленно кивнул и откашлялся. «Когда вы снова думаете вернуться на флот? — спросил он, взглянув мне прямо в глаза. — Я думаю, нам следует поторопиться с приготовлениями к свадьбе... Разумеется, если вы согласны, Сабуро-сан».

«Ч-что? — поперхнулся я. Я не мог поверить услышанному. Приготовления к свадьбе! У меня закружилась голова. — П-простите, я вас правильно понял?» — переспросил я.

«Извините меня, Сабуро-сан, — ответил он. — Я понимаю, что неловко ставить вопрос таким образом. Позвольте мне высказаться иначе».

Он поднялся на ноги и предельно серьезно спросил: «Сабуро-сан, согласны ли вы взять в жены мою дочь Фудзико? Мы приложили все силы, чтобы воспитать из нее достойную женщину, мы обучили ее всему необходимому. Я был бы исключительно счастлив, если бы вы приняли мое предложение, и я смог назвать вас своим зятем».

Я просто оторопел. Его слова прозвучали, словно небесные колокола. [505]

Фудзико посмотрела на меня широко открытыми, блестящими глазами, а потом опустила взгляд.

Я оторвал свой взгляд от нее и уставился на стену. Горькая ирония! Сколько дней я в отчаянии разглядывал эту самую стену?

Наконец я собрался с силами. Я едва мог говорить, и слова буквально застревали в горле. Мне приходилось их буквально выталкивать наружу. Я ненавидел себя за то, что вынужден был сказать, но другого пути у меня не было.

«Профессор Ниори, я... для меня огромная честь слышать ваши слова. Это просто счастье, но... — я поперхнулся и сморгнул слезы. — Но я не могу. Не могу принять ваше предложение».

Все. Это сказано. Я произнес эти слова.

«Что? — его голос сорвался. — Неужели вы уже женаты на ком-то другом?»

«Нет! Ну конечно же, нет! У меня даже в мыслях не было ничего такого, прошу прощения. Я вынужден отказаться, но по совершенно иной причине. Профессор Ниори, я просто **не могу** сказать «да». Это невозможно. Посмотрите на меня, Ну посмотрите на меня! Я не заслуживаю Фудзико-сан. Посмотрите на мои глаза! — Я уже кричал. — Я ведь наполовину слепой!»

На его лице отразилось заметное облегчение. «О боже! Сабуро-сан, вы унижаете себя без всякой необходимости! Не считайте, что вы стали хуже, потому что были ранены! Ваши раны почетны, они ни в коем случае не позорят вас! Вы понимаете, что я говорю? Вся Япония восхищается вами, люди молятся на вас! Неужели вы не понимаете, что вы величайший ас нашей страны и национальный герой?»

«Профессор Ниори, вы никак не можете меня понять! Я говорю вам чистую правду, а вы меня просто не слышите! — настаивал я. — Я не занимаюсь самоуничтожением. Герой — это всегда преходяще. Он как бабочка-однодневка. А я и не герой! Я летчик, который не может летать! Я полуслепой пилот! Вот кто я такой. Какая от меня польза в <sup>[506]</sup> будущем? Да, я герой. Но вы ведь отлично знаете, что в нашей стране отдельный человек не может быть героем».

Какое-то время он молчал, а потом продолжил: «Может быть, я неправильно выразился, Сабуро-сан. Но наше решение не было принято спешно и внезапно. Моя жена и я все обсудили сразу после первой нашей встречи. Я понимаю ваши чувства, но вы тоже должны понять кое-что. Моя жена, я сам и Фудзико верим, что вы единственный человек, который может составить ее счастье. И мы надеемся, мы верим, что наша дочь сделает то же самое для вас».

Я чувствовал, что мое сердце разрывается. Неужели этот благородный и умный человек не понимает, к чему я веду? «Как вы можете судить о человеке по одной только встрече?! — вскричал я. — Как вы можете принимать решение, так мало меня зная? Всю жизнь Фудзико-сан, ее счастье, ее будущее вы готовы в один момент связать со мной. Я не понимаю вас, хотя никогда в жизни я не слышал предложения более благородного и почетного, чем это».

Я в отчаянии заломил руки. «Ведь есть много других молодых людей, которые гораздо лучше подходят для Фудзико-сан, чем я. Тысячи юношей! Они имеют прекрасное образование, их ждет блестящее будущее! Что я могу предложить вашей дочери, профессор

Ниори? Что я могу ей дать? Умоляю вас, посмотрите на меня с другой стороны! Посмотрите на меня! Какое будущее меня ждет?»

Фудзико больше не смогла молчать. Она подняла голову и посмотрела прямо на меня. Мне захотелось выскочить из комнаты. Она тихо сказала: «Вы не правы, Сабуро-сан. О, как вы не правы! Вы придаете слишком много значения потерянному глазу. Ослепли вы на один глаз или нет — для меня не имеет значения. Мы будем жить, как один человек. Все, что ждет впереди любого человека, ждет и вас.

Если это будет необходимо, Сабуро-сан, только если это будет необходимо, я буду помогать. Но я не собираюсь выходить за вас только из-за вашего испорченного зрения!» <sup>[507]</sup>

Я ответил: «Вы ошибаетесь, Фудзико-сан. Я знаю, вы отважная девушка, и то, что вы говорите о себе, — чистая правда. Но вы не можете определить всю свою будущую жизнь, поддавшись минутным эмоциям».

«Нет, нет, нет, — она энергично затрясла головой. — Как вы можете до такой степени не понимать меня? Это не преходящее увлечение. Неужели вы не понимаете, что я ждала этой встречи много месяцев? Я знаю, что говорю!»

Продолжать этот разговор дальше не имело смысла. Я опасался, что в любой момент могу сломаться. «Профессор Ниори и Фудзико-сан, — сказал я, напустив в голос столько твердости, сколько сумел. — Я ничуть не пытаюсь унижить вас. И это не попытка торговаться. Я повторяю, что сегодня вы оказали мне величайшую честь, на которую я даже не смел рассчитывать. Но я не могу принять ваше благородное предложение. Я отказываюсь позволить своим чувствам взять верх над разумом. Я всегда был гордым человеком. Я не могу жениться на Фудзико-сан. Я не могу стать мужем такой девушки, я просто не достоин столь высокой чести. Я ее не заслужил. Именно по этой причине я вынужден сказать нет».

Я отказался выслушивать слова профессора. Он упрашивал меня, но я мог повторить лишь то, что уже сказал, повторить лишний раз. Вскоре Фудзико не выдержала. Она упала на плечо отца и громко

зарыдала. Я был готов убить сам себя за то, что я сделал, так мне было жаль ее. Но я знал, что поступаю хотя и жестоко, но правильно, что я делаю так ради ее же блага. Свадьба со мной могла принести ей временное счастье, но позднее Фудзико была бы обречена страдать долгие годы.

Примерно через час они покинули мою палату.

Я не знаю, сколько я простоял в двери после их ухода. Затем я повернулся и рухнул на кровать, совершенно обессиленный. Это был самый тяжелый час в моей жизни. Но что я еще мог сделать? Тысячи раз я задавал этот вопрос самому себе. И тысячи раз получал один и тот же ответ. [508]

Не было никакого иного выхода, однако от этого мне не становилось легче. Я оттолкнул самого красивого человека, которого когда-либо встречал.

Через 2 дня с еженедельным визитом приехала Хацуо. Она не приветствовала меня обычной улыбкой и даже не пыталась скрыть свое неудовольствие.

«Как ты мог сделать это, Сабуро? — спросила она, присев у моей кровати. — Как ты посмел обидеть Фудзико так больно?». Хацуо рассказала, что Фудзико безутешно рыдала, когда встретилась с Хацуо в Токио после возвращения из госпиталя. Профессор Ниори просил моего дядю и Хацуо сделать все возможное, чтобы я переменял свое мнение.

Хацуо сердито посмотрела на меня. «Они говорят, Сабуро, что ты поступил так, потому что они расстроились, узнав о твоём ранении. Мы с отцом давно знаем эту семью. Они чудесные люди. Почему ты так поступил?» — заплакала она.

«Хацуо, пожалуйста, постарайся меня понять. Мы несколько лет жили вместе детьми, и я полагаю, меня ты тоже хорошо знаешь. Как мне ни больно тебя слушать, я ни за что не изменю решение. Я честно думаю, что поступаю так ради блага Фудзико, ради ее счастья».

Она сразу возразила: «Они говорят, что ты отказался, потому что был ранен».

«Не стоит так говорить. Это только одна из причин. Я сразу глубоко полюбил Фудзико, после первой же нашей встречи. Мои чувства ничуть не остыли, и сегодня я люблю ее по-прежнему крепко. Все долгие месяцы в Лаэ и Рабауле Фудзико была женщиной моей мечты. Неужели и ты никак не хочешь понять? Я отказался, потому что **люблю** ее!»

«Ты просто сошел с ума, Сабуро».

«Тогда выслушай меня. Все то время, когда я находился на фронте, все эти долгие утомительные месяцы я помнил о ней каждую минуту. Я хотел, чтобы она гордилась мною, и я добился этого. [509]

Вероятно, это не самая приятная вещь, чтобы обсуждать с тобой, но я должен быть честным. Рабаул — крупная военная база, гарнизон которой всегда составлял более 10000 солдат. Кроме того, часто там размещали дополнительную пехотную дивизию.

И что, по-твоему, делают мужчины, оказавшись далеко от дома, далеко от своих женщин? В Рабауле у нас были публичные дома, как они есть здесь в Йокосуке. Когда мы возвращались в Рабаул на отдых, некоторые наши пилоты просто не вылезали из этих борделей. Не все, но очень многие.

Но я никогда так не делал. Моя гордость не позволяла мне этого. Я хотел остаться таким же чистым, как Фудзи-ко в тот день, когда я попрошу ее стать моей женой.

До своего ранения я мог вернуться к ней как Сакаи, великий ас, бесстрашный пилот, человек, заслуживающий ее руки. Но теперь? Нет! — Я уже кричал на Хацуо. — Я не хочу, чтобы меня жалели! Неужели ты думаешь, что я позволю Фудзико **жалеть** меня? Никогда! Теперь ты понимаешь меня?»

Хацуо крепко сжала мою руку и кивнула. «Я знаю, знаю», — только и прошептала она.

Потом она посмотрела мне прямо в глаза. «И еще я знаю, Сабуро, что ты гораздо лучше, чем даже сам можешь представить. Я знаю, как сильно ты хочешь летать. И все-таки я не могу перестать жалеть Фудзико».

«Так будет лучше для нее. Она...»

Но Хацуо прервала меня, обняв за шею и тесно прижавшись ко мне. «Бедный Сабуро! Надейся... Ты должен верить. Ты снова будешь летать. Я знаю, ты будешь!» <sup>[510]</sup>

## ГЛАВА 24

В октябре меня перевели в военно-морской госпиталь в Сасебо. Перемена обстановки меня очень обрадовала. Теперь я был ближе к дому и мог видеть своих родных.

К этому времени летние дожди уже закончились, и путешествие на поезде оказалось довольно приятным. Я широко открыл окна и наслаждался солнечным светом и освежающим теплым осенним ветерком. Япония была прекрасна, как всегда. Горы и холмы, окрашенные в осенние цвета, поля и леса походили на чудесную волшебную страну. Деревья и кусты горели подобно малиновым кострам. В их пламени мелькали желтые и оранжевые искры на зелено-коричневом фоне окружающего пейзажа.

Через 3 часа после выезда из Иокогамы показалась Фудзияма. Я никогда не уставал любоваться этой самой прекрасной из гор. Ее склоны изящно изгибались к вершине конуса, на которую все еще не выпал снег. Однако, полускрытая клубящимся туманом, она ярко сверкала на солнце. Фудзи-сан. Она напомнила мне о Фудзико, которую действительно называли в честь священной горы, но которая сейчас была так же далека от меня.

Все вокруг было объято тишиной и покоем. Здесь не было войны, которая бушевала где-то очень далеко от этих чистых и ухоженных ферм и полей. Какая война? Я видел только то, что видел всегда, хотя сейчас этот пейзаж казался мне более прекрасным, чем в годы юности. <sup>[511]</sup>

Я научился видеть глубже. Я мог сравнить безмятежность и тихое достоинство японских сел с бешеной злобой вулкана в Рабауле, с песчаной полоской аэродрома в Лаэ, выползающей прямо из



джунглей. Не удивительно, что я всем своим существом ощущал покой и умиротворение, которые струились от родной земли!

Я смотрел на этих людей, детей, фермеров, молодых и старых, почтальонов, полицейских, торговцев, и думал, что ни одному из них не привелось лететь над Гуадалканалом на высоте 20000 футов и смотреть вниз на бескрайний океан, полный странной и ужасной жизни, на длинные ряды американских военных кораблей и транспортов. И за горизонтом их скрывалось гораздо больше, чем я успел увидеть!

В этом отношении и мои перспективы тоже изменились. В Рабауле выяснилось, что наши пилоты авиаполка «Лаэ» были просто уникальными. Повторить наши невероятные победы оказалось не по силам ни одной другой флотской авиационной части. Про армию уже и говорить не приходилось. Армейским пилотам не хватало боевитости и высочайшей подготовки, которые мы имели. Поэтому они часто становились жертвами вражеских самолетов.

Впрочем, я сам тоже уже не был неприкосновенным. Настала очередь врага, и лишь благодаря невероятному везению я сейчас находился в поезде, который тащился в Сасебо. Человек смотрит на войну совершенно иначе после того, как врачи соскребут с черепа изорванную кожу, вытащат из тела зазубренные стальные осколки, перевяжут и постараются успокоить дежурной фразой: «Все не так уж плохо, Сакаи. Ты только наполовину ослеп». Только **наполовину** ослеп!

Моя мать дождалась поезда на вокзале Фукуоки. Мы остановились всего на несколько минут, и пассажиров этот поезд не брал. Я как можно дальше высунулся из окна и отчаянно махал руками, чтобы привлечь ее внимание. Радость на ее лице, когда она увидела меня, стала <sup>[512]</sup> для меня самой большой наградой за последние несколько лет. Она постарела — ох, как постарела! — с тех пор, как ее сыновья ушли на войну.

Я крикнул ей: «Со мной все в порядке. Все в порядке, мамочка! Не беспокойся. Сейчас все нормально!»

Поезд снова тронулся. Она стояла на краю платформы, и ее глаза начали наполняться слезами. И все-таки она махала флажком с Восходящим Солнцем, выкрикивая: «Банзай! Банзай!», пока поезд уносил меня прочь.

Врачи в Сасебо приказали мне еще месяц провести в госпитале. Я уже больше не спорил с ними, убеждая отправить меня в Рабаул. Я чувствовал себя смертельно уставшим и опустошенным. И меня уже не волновало, какой приказ придет завтра.

Месяц тянулся утомительно долго. Однако первая неделя была скрашена приездом моей матери. Она была все такой же доброй и заботливой! Убежденная, что мне по-прежнему хочется своих любимых детских лакомств, она напекла их целую корзинку, которую привезла с собой. Я со страхом ждал минуты, когда придется признаться, что я ослеп на правый глаз. К моему удивлению, ее совсем не взволновала эта новость. Мама спокойно сказала: «От этого ты не стал хуже, сынок». И вопрос был закрыт. Она предложила приезжать каждый выходной. Было бы чудесно видеть ее так часто, но я попросил ее не делать так. Она была уже старой, и утомительное путешествие по железной дороге было для нее слишком тяжелым испытанием. Поезда ходили все хуже и хуже. Военные грузы занимали в них все больше места, и пассажиры были вынуждены ютиться в каких-то закутках.

В ноябре произошло событие, которое при других обстоятельствах стало бы одним из величайших моментов в моей жизни. Но теперь оно мало что значило. В госпитале был получен приказ о присвоении мне звания уоррент-офицера. Долгий подъем по служебной лестнице от новобранца-матроса, который повиновался жестокой дисциплине <sup>[513]</sup> и подвергался нескончаемым наказаниям, закончился. Шаг за шагом я проходил от одного звания к другому и теперь получил награду. Это была горькая победа, но все-таки она принесла свои плоды. Мой новый статус означал, что я могу закончить выздоровление дома. Я получил согласие врача и сразу поехал в пригород Фу-куоки, где встретился с семьей.

Следующий месяц был просто чудесным. Впервые за 10 лет я провел 30 дней подряд со своей матерью, и она была счастлива беспредельно. Все было тихим и мирным. Почти каждый день мать спрашивала: «Как ты думаешь, Сабуро, когда кончится война?» Я знал, что она в этот момент думает о двух моих братьях, которые служат за морем. И каждый раз, когда она спрашивала, я был вынужден говорить правду: я не знал.

Затем она тревожно оглядывалась, чтобы убедиться, что никто не подслушивает, и шепотом спрашивала: «Сабуро, скажи мне, а мы действительно побеждаем? Нам говорят правду или нет?» И снова я мог только повторить, что мы должны победить. И все-таки она была счастлива. Я знал, что она страстно желала, чтобы мое выздоровление затянулось до бесконечности.

Через несколько недель после того, как я поселился в доме сестры, ко мне прибыл гость из Токио. Это был корреспондент крупнейшей японской газеты «*Иомиури Симбун*». Он сказал мне, что редактор прислал его, чтобы взять интервью у лучшего японского аса. (Я в этом не был уверен. Неизвестно, сколько самолетов к этому времени сбили Нисидзава и Ота. Но я чувствовал, что они превзошли мой счет.) Вся страна желала прочитать мой рассказ о войне.

Я сомневался, могу ли я говорить с ним свободно. Дисциплинарное наказание будет быстрым и жестоким, если я сболтну что-нибудь лишнее. Поэтому я позвонил в комендатуру Сасебо и рассказал о своей проблеме. Ответ был неожиданно уклончивым. Дескать, на сей счет нет никаких особых правил и ограничений.<sup>[514]</sup>

Офицер сказал: «Я не имею права запретить вам говорить с репортером. Но должен напомнить, что говорить вы будете от своего имени, и потому вам придется отвечать за все сказанное. Кроме того, помните, что нельзя ни хвалить, ни порицать никого из офицеров. Будьте аккуратны».

Фактически это был запрет. Я вернулся в свою комнату и сказал корреспонденту, что мое начальство не одобряет идею этого интервью. Но его оказалось не так легко отговорить.

Корреспондент настаивал: «Я совсем не собираюсь вам надоедать, но все-таки я проехал 700 миль из Токио, только чтобы переговорить с вами! Пожалуйста, ответьте на несколько моих вопросов. Пожалуйста! Уделите мне всего лишь 5 минут».

Если бы я только знал, каким дураком окажусь! Его способность искажать и выворачивать наизнанку любую фразу оказалась потрясающей. «5 минут» сразу превратились в 3 дня! Каждое утро он приходил ко мне домой и писал, писал, писал.

Никогда я не встречал такой настойчивости и изобретательности! Он вынудил меня рассказать буквально обо всем. Его вопросы не касались войны, пока я не понял, что рассказы о моих делах и мыслях фактически являются рассказами о войне. Довольно быстро выяснилось, что я растерял всякий оптимизм. Что морские летчики в Рабауле, несмотря на свои многочисленные победы, изнемогают в труднейшей битве за Гуадалканал, не получая совершенно никакой помощи от истребителей и бомбардировщиков армии.

«Нам нужно больше истребителей и больше опытных пилотов, — говорил я ему, начиная злиться. — Каждый истребитель «Зеро» следует отзываться с фронта и направлять на капитальный ремонт после 150 часов в воздухе. Я уже не говорю о боевых повреждениях. Даже если самолет не сделает ни одного выстрела и по нему никто не станет стрелять, ему все равно потребуется ремонт. А мы <sup>[515]</sup> себе не можем этого позволить. Мы считаем, что «Зеро» находится в отличном состоянии, если он лишь «немного продырявлен», а ремонт проводится только после 200 часов налета.

Вы понимаете, что означает для пилота вступить в бой на самолете, который с трудом повинуетя ручки управления? Только самые лучшие летчики могут вести бой на таких машинах и оставаться в живых. Если новые пилоты, которых мы посылаем на

заморские театры, не отвечают стандартам, по которым готовили нас, то пусть им помогут боги. Американские авианосные пилоты, с которыми я встретился над Гуадалканалом, дерутся лучше всех, а их тактика великолепна. Их самолеты постоянно улучшаются».

Репортер был более чем удовлетворен. Он не мог скрыть своей радости, когда благодарил меня. Но позднее я выяснил, что совершил только одну ошибку, зато очень грубую: вообще заговорил с ним.

Через неделю я вернулся в госпиталь Сасебо и сразу заполнил бумаги для прохождения медицинской комиссии, которая решит, могу ли я вернуться в строй. Наконец-то! Меня уложили в постель на несколько дней, чтобы провести полное обследование.

Однако уже на следующий день рано утром меня вызвали в комендатуру Сасебо. Начальник отдела личного состава с лицом, красным, как помидор, орал так, что выгибалась крыша.

«Уоррент-офицер Сакаи, ты полный идиот! Я только что получил телеграмму из военно-морского министерства, там все шокированы интервью, которое ты дал корреспонденту *«Иомиури Симбун»*. Ты что, совсем спятил, если начал нести подобное?

А теперь слушай меня, Сакаи. Я получил из Токио строгий выговор за то, что ослабил контроль за своими подчиненными. Я больше не потерплю такой глупости! И сейчас я приказываю тебе не говорить ни одного слова о своих боевых обязанностях, не согласовав предварительно это с офицером по связям с прессой. Ты понял?! <sup>[516]</sup>

Если ты хоть раз повторишь ту чушь, которую уже наговорил, то пойдешь под суд военного трибунала, и я вместе с тобой! И никто, никто и ничто, нас не спасет!»

Я все прекрасно понимал. Мне попросту затыкали рот, но я понимал позицию своего начальника. Самым простым решением проблемы было заткнуть рот Сакаи.

Я вернулся в госпиталь, размышляя над выволочкой, которую мне дали.

Вдруг кто-то назвал мое имя. Ординарец тихонько постучал в дверь, чтобы привлечь мое внимание. Я с неудовольствием спросил: «Что там?»

Козырнув, он ответил: «К вам гость. Высокий морской летчик ждет вас в комнате для посетителей. Он говорит, что его зовут Нисидзава».

«Что? Нисидзава?! Неужели это он?» — вскрикнул я.

Я сразу забыл обо всем, что недавно случилось, и как сумасшедший вылетел из своей палаты, едва не сшибив ординарца. Рывком открыл дверь комнаты для посетителей и замер.

Высокий худой человек медленно разгуливал по комнате с сигаретой во рту. Это действительно был он! Причем он ничуть не изменился.

Нисидзава посмотрел на меня, широко улыбаясь, и крикнул: «Сакаи!» Я отозвался: «Нисидзава!» В следующую секунду мы хлопали друг друга по спинам, донельзя счастливые.

Я отстранил друга на вытянутую руку. «Дай-ка полюбоваться на тебя. Ты выглядишь чудесно. Никаких ранений?» — торопливо спросил я.

Он охотно подтвердил: «Никаких, Сабуро. Я покинул Рабаул в ноябре. Ни единой царапины. Мне кажется, пулю для меня еще не отлили».

Я пришел в восторг. «Да, мы называли тебя совершенно правильно. Ты действительно имеешь собственного дьявола-хранителя, если прошел сквозь Лаэ и Рабаул без единой отметины. Нисидзава, ты просто не представляешь, как я рад тебя видеть. [517]

Рассказывай, что там творилось после того, как я убыл? Теперь ты, наверное, уже лучший ас флота. О, могу представить, что ты творил над Гуадалканалом».

Он протестующе замахал руками. «Ты слишком много мне приписываешь, Сабуро. Я даже не знаю точно, сколько я сбил. Что-то около 50, плюс-минус. Но я все еще заметно отстаю от тебя. — Он

улыбнулся. — Наверное, ты этого не понимаешь, но ты все еще лучший из наших пилотов».

Я возразил: «Ты говоришь, как полный болван, старина. Я много раз видел тебя в полете. Я боюсь, что на самом деле ты давно уже лучший японский ас, Нисидзава. Ладно, рассказывай, как ты очутился в Сасебо?»

Он ответил, заметно помрачнев: «Они отослали меня домой в авиаполк «Йокосука». Инструктором. Вообрази! Сделать меня инструктором! Сабуро, ты представляешь меня бегающим вокруг полотняного старого биплана и показывающим молодым идиотам, как выполнять бочку и разворот? И как сохранить штаны сухими. Это меня-то!»

Я рассмеялся. Он был совершенно прав. Инструктор из Нисидзавы был тот еще.

А он продолжил: «Ну, ладно. Какое-то время я еще вытерпел. Но потом я вызвался добровольцем на фронт, как только появится возможность. И утром я получил приказ. Меня отправляют на Филиппины. Вот почему сегодня я примчался сюда, чтобы повидаться с тобой. Мы улетаем завтра утром».

«Так быстро?»

Нисидзава заметил: «Это именно то, чего я хотел, Сабуро. Летать вокруг Йокосуки не по мне. Я снова хочу получить истребитель. Я просто рвусь в бой. Если я останусь в Японии, то, скорее всего, подохну».

Я понимал, что он ощущает. Я все это прекрасно понимал. Но... у старых друзей было еще о чем поговорить.

«Я завидую тебе, Нисидзава. Но давай, рассказывай, что творилось в Рабауле. Я хочу знать все. Где теперь лейтенанта <sup>[518]</sup> Сасаи? А Ота, он прилетел вместе с тобой? Что с моими ведомыми, Ёнекавой и Хатори? Расскажи побыстрее о них».

«Что?»

Он уставился на меня, смертельно побледнев. Теперь Нисидзава смотрел на меня с ужасом и отчаянием. «Разве они тебе не сказали...»

«О чем мне не сказали?»

Он неопределенно развел руками.

«Да что с тобой, Нисидзава? Разве их не отправили домой вместе с тобой?»

Он отвернулся, опустив голову. Его голос задрожал. «Сабуро, они... — Он закрыл лицо руками, а потом резко повернулся. — ...они мертвы».

Я не мог поверить!.. Это невозможно!

«Что ты говоришь?» — переспросил я.

«Они все мертвы. Ты и я, Сабуро, ты и я... это все, кто остался в живых».

Это не могло быть правдой. Мои ноги подогнулись. Я ухватился за стол, чтобы не упасть, и тщетно пытаюсь осознать сказанное.

Нисидзава снова начал говорить: «Лейтенант Сасаи был первым. 26 августа мы полетели к Гуадалканал. Все было совсем не так, как ты помнишь, Сабуро. Я не знаю, сколько «Уайлдкэтов» там было, но они летели со стороны солнца бесконечной колонной. У нас не было никаких шансов. Наш строй немедленно рассыпался. Нам пришлось удирать в разные стороны, поэтому никто не видел, как сбили самолет Сасаи. Мы думали, что, может быть, он ранен и улетел назад раньше нас. Но когда мы вернулись в Рабаул, он пропал... Он так и не вернулся».

Нисидзава тяжело вздохнул. «Потом настала очередь Оты. Всего через неделю. Каждый раз, когда мы взлетали, то теряли все больше самолетов. Гуадалканал находился под полным контролем противника. Ота погиб точно так же, как Сасаи. Никто не видел, как его сбили. Он просто не вернулся назад. [519]

Затем, через 3 или 4 дня были сбиты Ёнекава и Хатори. Оба погибли в один день. Всего же вместе со мной вернулись капитан 1 ранга Сайто, капитан 2 ранга Накадзима и менее 6 пилотов из первоначального состава группы в 80 летчиков».

Я был просто раздавлен. Нисидзава молчал, ожидая, когда я заговорю. Это казалось нереальным. Как они все могут быть мертвы?



Четверо моих лучших друзей. Все они погибли, пока я беспомощный валялся в госпитале Йокосуки. Теперь я понял, почему я не узнал об их гибели раньше. Нисидзава и Накадзима постарались, чтобы это известие не пришло ко мне, пока после операции не заживут мои глаза.

Их лица проплыли передо мной. Я вспомнил Оту, который весело смеялся, сидя в кабине, когда мы выписывали петли над Порт-Морсби. Ёнекаву и Хатори, которые всегда прочно держались за мой хвост, готовые в любую секунду прикрыть меня, спасти от смерти. Сасаи, он... И все они... мертвы. Я громко зарыдал, в голос, ничуть не стыдясь, как ребенок. Мое тело сотрясалось. Я не мог остановиться.

Нисидзава сжал мою руку, пытаюсь успокоить. «Сабуро, **пожалуйста**, — умолял он. — Пожалуйста, прекрати». Я посмотрел на него.

«Наверное, я проклят, — прошипел он. — Я не видел, как были сбиты Ота и Сасаи! Я не знаю, как они погибли. Наши лучшие друзья, Сабуро, наши лучшие друзья, и я ничем не мог им помочь! Я, как поганый идиот, гонялся за другими самолетами, когда они гибли!» — захлебывался он.

Потом Нисидзава снова сел. «Нет, нет. Это не так. Я все равно ничего бы не сделал. Вокруг было слишком много вражеских самолетов, слишком много». И он умолк.

Мы долго сидели и молча глядели друг на друга.

Что тут можно было сказать? <sup>[520]</sup>

## ГЛАВА 25

Я вышел из госпиталя в Сасебо в самом конце января 1943 года. Долгие месяцы лечения завершились. Я прибыл в свою первую часть — истребительный авиаполк «Хайнань» 11-го Воздушного Флота, который сейчас базировался в Тоёхаси в центральной Японии.

Я впервые оказался в этом авиаполку во время его формирования в сентябре 1941 года в Хайнане на Формозе. Из 150

пилотов, покинувших Хайнань во время великого японского наступления через Хихий океан, в живых остались менее 20. Эти ветераны составили ядро нового полка, но большинство пилотов было зелеными новичками, которых обучили по сокращенной программе в Цутиуре и других летных школах.

Капитан 2 ранга Хадаси Накидзима лично встретил меня, когда я прибыл в Хоёхаси. Ни он, ни я даже не предполагали, что встретимся здесь, а не в Рабауле. Мне крупно повезло, что Накадзима снова стал моим командиром. Он не обращал никакого внимания на болтовню, будто я не способен летать, и уже на следующий день я снова был в воздухе. Причем на «Летающей Крепости»! Этот был тот самый бомбардировщик, который армия захватила в Бандунге на Яве в марте 1942 года. Все пилоты моей части летали на этом самолете. Мы испытали настоящий шок, поднимаясь в воздух на огромном бомбардировщике, который поразил нас исключительной управляемостью, а также сложностью и совершенством оборудования. <sup>[521]</sup> Ни на одном из японских самолетов я не видел ничего подобного.

На следующий день я вернулся к своей первой любви — «Зеро». Я никогда не смогу передать ощущение восторга, которое охватило меня, едва я опять поднял это маленький истребитель в небо. Он починался каждому движению моей руки, буквально став частью моего тела. Я испробовал все фигуры высшего пилотажа, ставил «Зеро» на хвост, пикировал, скользил на крыло. Полет меня просто опьянял.

Получив офицерское звание, я ознакомился с совершенно иной картиной войны. Рядовые и сержанты не имели доступа к секретным боевым сводкам, которые командование флота распространяло среди офицеров. Через несколько дней после моего прибытия в Тоёхаси Накадзима молча показал мне сообщение о том, что 7 февраля 1943 года мы оставили Гуадалканал, ровно через 6 месяцев после высадки американцев. Дикторы по радио трещали о стратегическом отходе, об уплотнении оборонительных линий, но в секретной сводке

говорилося ясно: мы потерпели тяжелое поражение и понесли большие потери.

В жестоких боях с противником были уничтожены 2 полные пехотные дивизии. Флот понес еще более страшные потери. На илистом морском дне вокруг Гуадалканала теперь ржавели корпуса 2 линкоров, 1 авианосца, 5 крейсеров, 12 эсминцев, 8 подводных лодок. Морская авиация не досчиталась нескольких сотен самолетов, не говоря уже об отборных летчиках-истребителях и экипажах бомбардировщиков.

Что с нами случилось? Мы безнаказанно пронеслись по всему Тихому океану. Везде и всюду мы уничтожали вражеские истребители. Но секретные сводки с фронта сообщали, что у американцев появились новые самолеты, намного превосходящие Р-39 и Р-40.

И впервые я узнал, что произошло при Мидуэе в конце июня. **Четыре авианосца!** Потерины почти 300 самолетов, <sup>[522]</sup> причем большинство вместе с летчиками! В это было невозможно поверить.

Мое сердце замерло, когда я увидел новых летчиков, прибывающих в авиаполк «Хайнань». Это были энергичные и серьезные молодые люди, несомненно отважные. Но решительность и отвага не могут заменить летное мастерство, а всем им не хватало подготовки, которая потребуется для борьбы с американцами, развернувшими наступление по всему Тихому океану. Эти новобранцы с их сияющими молодыми лицами — разве они смогут заполнить бреши, оставшиеся после гибели таких летчиков, как Сасаи или Ота? Конечно же, нет. И скажите, ради бога, как вообще от них можно этого ждать?

Курс обучения, который они проходили в Тоехаси, был тяжелым. От восхода и до заката инструкторы нещадно гоняли их. Занятия в классах, полеты и снова полеты. Учили их летать в строю. Ты же держишь ручку управления, а не швабру! Мало просто пилотировать самолет, нужно самому стать частью самолета! Учитесь экономить топливо... стреляйте короткими очередями, не пытайтесь сжечь

пушки. Им приходилось вдалбливать все уроки, полученные в недавних боях. Мы старались научить их всем мелким хитростям и тайным приемам, которыми владели сами.

Но у нас было слишком мало времени. Мы не могли следить за отдельными ошибками каждого летчика, чтобы потом долгими часами тренировки отшлифовать до автоматизма правильные действия. Не проходило и дня, чтобы пожарные машины и «скорая помощь» не выскакивали на взлетную полосу, истошно вопя сиренами. И мы вытаскивали из обломков самолета очередного пилота, который допустил ошибку на взлете или при посадке.

Однако не все из новобранцев были настолько плохи, что не могли справиться с учебным самолетом или истребителем. Многие были одарены ничуть не меньше, чем великие асы 1939 или 1940 года. Но их было слишком мало, и в любом случае, мы не могли подготовить их по <sup>[523]</sup>полному курсу и дать хоть какой-то боевой опыт, прежде чем бросить в бой против лучших американских эскадрилий.

Менее чем через месяц после отступления с Гуадалканала меня вызвали на специальное офицерское совещание, где было зачитано сообщение о новой катастрофе. Это сообщение осталось секретным до конца войны, и японский народ так и не был с ним ознакомлен. За закрытыми дверями нам сообщили, что большой японский конвой — 12 транспортов, 8 эсминцев и несколько мелких судов — попытался доставить армейские части в Лаэ, мою бывшую авиабазу. По крайней мере 100 вражеских истребителей и бомбардировщиков атаковали конвой в открытом море. В ходе серии непрерывных атак были потоплены **все** транспорты и не менее 5 эсминцев. Эта новость была еще более страшной, чем поражение на Гуадалканале. Она означала, что теперь противник полностью господствует в воздухе к северу от Лаэ, и мы никак не сумеем помешать воздушным атакам против нашего судоходства, которые становятся все более смертоносными.

Через несколько дней авиаполк «Хайнань» получил приказ немедленно перебазироваться в Рабаул. Капитан 2 ранга Накадзима спросил меня, согласен ли я последовать за ним на юго-запад Тихого океана. Неужели он сомневался, что я желаю чего-то иного? Накадзима сказал мне, что, несмотря на потерю правого глаза, он все равно считает меня гораздо более хорошим пилотом, чем новички. Вечером штаб вывесил список летчиков, которые отправлялись в Рабаул. Моя фамилия была среди них.

Однако мы не сумели договориться со старшим врачом авиабазы. Он пришел в бешенство, увидев меня в списке. Врач примчался в кабинет Накадзимы и весь свой гнев обрушил на несчастного капитана 2 ранга. «О чем вы думаете?! Вы хотите его угробить?! Да что с вами стряслось, если вы собираетесь бросить в бой одноглазого летчика? У него же нет ни малейшего шанса! Это форменное <sup>[524]</sup> преступление! Я не разрешаю Сакаи лететь в Рабаул!» Мы слышали, как он орал, даже находясь на другой стороне аэродрома.

Накадзима протестовал. Он утверждал, что я лучше всех новых летчиков, с двумя глазами или одним. Что никто не сравнится со мной в искусстве управления «Зеро», и что ни у кого нет такого огромного боевого опыта. Врач непоколебимо стоял на своем. Теперь настал черед Накадзимы разозлиться. Они до хрипоты спорили несколько часов, но в конце концов победителем оказался все-таки врач. Он убедил Накадзиму изменить свое решение.

Когда он выходил из командного пункта, я подбежал к нему и начал просить разрешить мне лететь. Он просто выпучил глаза. Какое-то время врач просто не мог говорить, но его лицо мало-помалу наливалось краской, пока он не взвыл: «Заткнись!» Оттолкнув меня, он убежал, бормоча под нос, что все летчики просто сумасшедшие.

Я был переведен инструктором летной подготовки на авиабазу Омура, расположенную рядом с Сасебо.

Новый авиаполк прибыл в Рабаул 3 апреля. Не прошло и недели, как во фронтовых сводках я прочитал, что они провели крупные атаки против Гуадалканала, бухты Милн, Порт-Дарвина и других важных целей. Но за 4 боевых вылета вражеские истребители и зенитные орудия сбили не менее 49 самолетов из состава полка.

Катастрофа следовала за катастрофой. 19 апреля среди офицеров прополз ужасный слух, вскоре подтвердившийся. 18 апреля погиб адмирал Ямамото, гениальный командующий Императорским Флотом. Я читал и перечитывал сводку. Адмирал Ямамото летел в одном из двух бомбардировщиков под прикрытием истребителей «Зеро», когда несколько новых американских истребителей Р-38 прорвались сквозь завесу и сбили оба бомбардировщика.

А я застрял в Омуре, обучая новых пилотов. Я не верил сам себе, так как в Омuru прибывали все новые и новые курсанты, которые едва могли поднять самолет в воздух. Флоту отчаянно требовались летчики, поэтому [525] штат школы увеличивался чуть ли не каждый месяц. Но это означало неуклонное снижение требований. Люди, которые до войны не могли даже мечтать близко подойти к истребителю, теперь садились в его кабину. И попадали в бой.

Началась какая-то нездоровая лихорадка! От нас требовали ускорить подготовку курсантов, забыть обо всех требованиях. Просто научить летать и стрелять. Один за другим, парами и даже тройками учебные самолеты врезались в землю, неуклюже подсакивая в воздух. Долгие месяцы я пытался вылепить летчиков-истребителей из того сырья, которое пригоняли в Омuru. Но это была безнадежная задача. Наши возможности были ограничены, а курсантов было слишком много.

Я почувствовал, что просто не выдерживаю. Не приходилось сомневаться, что нашей стране угрожает серьезная опасность. Гражданское население об этом не подозревало, как и курсанты, как и рядовые летчики. Но те офицеры, которые видели сводки, кто сам участвовал в боях, понимал всю тяжесть ситуации. Но большинство сохраняло непоколебимую веру в то, что Япония все-таки выйдет из

этой борьбы победителем. Однако праздники и радостные клики становились все реже и реже.

Даже то, что наша авиабаза находилась очень далеко от поля боя, не ослабляло горечи. В сентябре 1943 года я был просто потрясен, когда мне сообщили, что мой старый близкий друг и один из лучших японских асов морской летчик 1 класса Кендзи Окабэ сбит над Бугенвил-лем и погиб. Мы с ним вместе учились в Цутиуре, именно он установил высшее достижение среди морских летчиков, когда сбил в одном бою 7 вражеских самолетов.

Будет ли конец этим смертям?

То, что я прочитал, наполнило сердце горечью. После потрясающей победы Окабэ в небе над Рабаулом командующий 11-м Воздушным Флотом адмирал Нинити Кусака потребовал от командования в Токио наградить пилота медалью за исключительную отвагу. Безрезультатно. [526]

Токио холодно ответил, что просьба отвергается «за отсутствием прецедентов», точно так же, как год назад отказал капитану 1 ранга Сайто. Однако адмирал Кусака был настойчивым человеком. Взбешенный бездушным решением штаба, адмирал лично наградил Окабэ, вручив ему свой собственный церемониальный меч.

Через 3 дня Окабэ погиб, когда его «Зеро», охваченный пламенем, рухнул в джунгли. [527]

## ГЛАВА 26

В апреле 1944 года после долгих и утомительных месяцев работы инструктором в Омуре меня перевели в авиаполк «Йокосука». До войны это считалось бы почетным назначением, так как это была императорская воздушная гвардия, которая прикрывала воздушные подступы к Токио. Но теперь это был совершенно иной полк. Дни почетной службы давно закончились.

Поскольку я был офицером, то мог знакомиться с секретными сводками и видеть истинную картину войны. Секретные сводки отличались от помпезных заявлений по радио для простого

населения, как небо от земли. Наши войска начали отступать на всем Тихоокеанском театре. Американские корабли свободно разгуливали по всему Тихому океану. Их оперативные соединения по силе равнялись флотам, а флоты превосходили всё мыслимое...

Я читал сводку за сводкой, в которых рассказывалось о сокрушительных ударах этих быстроходных флотов. Вражеская армейская авиация наращивала силы не менее стремительно. Сотни новых истребителей Р-38 «Лайтнинг» кружили на больших высотах, недосыгаемые для наших истребителей, и сами выбирали, где и когда дать бой. Почти ежедневно появлялись новые типы истребителей и бомбардировщиков. Рассказы наших пилотов о резком улучшении их летных качеств заставляли с тревогой смотреть в будущее. Мы все еще цеплялись за Рабаул, однако теперь этот некогда грозный бастион уже не <sup>[528]</sup> представлял никакой опасности для Порт-Морсби и других вражеских баз. Рабаул подвергался постоянным ударам. Американцы начали использовать его в качестве учебного полигона для подготовки неопытных летчиков.

Вскоре после прибытия в Йокосуку я попросил увольнение и на поезде отправился с военно-морской базы в Токио, до которого было всего полтора часа пути. Семья дяди встретила меня, как родного сына. Я знал, что теперь, если я смогу вырваться с базы на несколько часов, я смогу отдохнуть «дома».

Вечером после обеда Хацуо принялась упрекать меня за то, что я все еще не женился. Ее слова звучали и серьезно, и смешно одновременно. И я не выдержал: «А почему ты сама до сих пор одна, дорогая сестренка? Что с тобой случилось, если ты до сих пор не нашла себе прекрасного мужа?»

Мои дядя и тетя прервали начавшуюся перепалку, высмеяв нас. «Вы оба слишком разборчивы», — подшутил дядя.

Я усмехнулся. «Я не понимаю, почему Хацуо-сан не нашла мужа. Посмотрите на нее. Она красива, как настоящая кинозвезда. А сколько девушек сегодня могут играть на пианино? Я уверен, что вы выбрали



для нее прекрасного мужа», — сказал я им, пристально глядя на Хацуо.

Дядя и тетя улыбнулись, слыша это. Но не Хацуо. Она покраснела до корней волос и отвернулась, ее глаза наполнились слезами.

«В чем дело, Хацуо-сан?»

Она не ответила. Я смутился. Хацуо явно рассердилась на меня. Тогда я быстро переменял тему разговора. «Хацуо-сан, доставь мне удовольствие, прошу. Где тут пианино? Я так давно не слышал, как ты играешь».

Она вопросительно посмотрела на меня.

«Помнишь нашу первую встречу? Ты играла, дай-ка вспомнить... Да, точно. Моцарта. Не сыграешь эту пьесу снова?»

Вместо ответа Хацуо подошла к пианино и открыла его. Когда ее пальцы пробежали по клавишам и полились <sup>[529]</sup> чарующие звуки, я все равно не забыл о войне, которая бушевала в тысяче миль отсюда, где-то далеко на Тихом океане. Стоило мне закрыть глаза, как передо мной снова проплыли голубые язычки выхлопов истребителей и бомбардировщиков, бегущих по взлетной полосе, оставляя за собой клубы пыли. Под оглушительный рев моторов они отрываются от земли и пропадают в ночи, причем многие из них так и не вернутся.

А я сижу здесь, в пригороде Токио, в тепле и уюте, наслаждаясь обществом людей, которые любят меня, как родного сына. А другие в это время идут на смерть. Станный мир.

Пьеса закончилась. Хацуо несколько мгновений сидела неподвижно, а потом повернулась и как-то непонятно взглянула на меня. В широко раскрытых глазах таился незаданный вопрос. Они тихо произнесла: «Сабуро-сан, я хочу сыграть еще кое-что, специально для вас. Слушайте внимательно. Пусть музыка скажет то, что я не могу выразить словами».

Она смотрела так странно! Затем ее лицо вспыхнуло, и она поспешно опустила взгляд.

Хацуо играла довольно долго. Волны музыки растекались по комнате, поднимаясь и опадая, становились громче и стихали. Я

смотрел на эту девочку. Я знал ее, но, как оказалось, я ее совсем не знал. Я никогда не видел **такой** Хацуо. Что она имела в виду, когда сказала: «Пусть музыка скажет то, что я не могу выразить словами»?

И внезапно я понял, что смотрю на Хацуо не как на маленькую девочку, не как на свою двоюродную сестру, а как на женщину. Я словно впервые увидел ее. Ее пальцы порхали по клавишам, а лицо светилось, когда она изливала душу в музыку.

Хацуо? И я? Мысль была неожиданной. Но ведь она давно не ребенок. Очнись, Сакаи, ты дурак! Она женщина. Сегодня, сейчас, она говорит тебе, что любит тебя! Теперь я понял, что все это значит. И мне хотелось ответить на этот взрыв чувств. Но я твердил себе, что этого не может <sup>[530]</sup>быть. Но это случилось. Хацуо! Ты любишь ее, дурак несчастный, и даже не подозревал о ее чувствах. Я вспомнил госпиталь, когда она обнимала меня и убеждала, что я снова смогу летать.

Она наверняка любит меня и гораздо дольше, чем я мог себе представить. Это удивительно. И в этот момент я понял, что я тоже влюблен. В нее. Но что я могу сделать? Я уже пережил этот ужасный момент несколько месяцев назад, когда Фудзико плакала после моего отказа. Разве сегодня причины стали менее основательными? Если я тогда смог отказаться от любви Фудзико, потому что я наполовину ослеп, то почему сейчас я должен ответить иначе на невысказанное признание Хацуо?

Может, стоит наступить на горло собственной гордости и отбросить надежды? Я все еще верил, что случится чудо, я полностью прозрею и снова вернусь в воздух. Разве я могу поступить так и сохранить внутреннюю целостность? **Нет!**

Поэтому послание Хацуо было напрасным. Я не подал вида, что я понял его, и что я страстно желал ответить согласием. Затем Хацуо кончила играть. Я подождал столько, сколько требовала вежливость, а затем отправился в спальню, сославшись на усталость. Но я не сумел заснуть очень долго.

Во время своей службы в Йокосуке я часто посещал Токио. За 18 месяцев моего отсутствия столица сильно изменилась. Она стала тусклой и скучной. Люди почти перестали смеяться. Улицы стали пустынными и мрачными. Прохожие шли, понурившись, поглощенные собственными заботами. «Военно-морской марш» больше не вызывал энтузиазма. Слишком много сыновей этого народа, слишком много мужей и братьев, отцов, племянников уже никогда не вернутся домой.

Но в Токио война еще не ощущалась в полной мере, хотя крики уже смолкли. В магазинах начали пропадать товары, было введено жесткое нормирование продовольствия. Люди стояли на холодном ветру в длинных очередях, <sup>[531]</sup> чтобы получить чашку горячей похлебки. Однако родина пока не пострадала, если не считать одного налета в 1942 году, когда отважные бомбардировщики Дулитла пролетели над городом и умчались в Китай. Токио и остальные города пока еще не беспокоили свист американских бомб и грохот разрывов.

Однако в июне 1944 года война пришла и в Японию. Ее воздействие на народ было невероятным. 15 июня люди были потрясены, услышав, что 20 бомбардировщиков, огромные воздушные гиганты, которые превосходили даже грозные В-17, атаковали города северного Кюсю, преодолев для этого невероятное расстояние из Китая. Налет принес мало вреда, и 20 самолетов, конечно же, не могли вызвать серьезную тревогу всей нации. Но в домах и на улицах, на заводах и на полях, повсюду в Японии люди говорили об этом налете. Они обсуждали неспособность наших истребителей остановить бомбардировщики. И они задавали вопросы. Кто следующий? Где? Когда? И сколько бомбардировщиков прилетит?

А вскоре газеты сообщили еще одну тревожную новость. Американцы высадились на Сайпане. Теперь уже можно было говорить, что война пришла домой еще через одну дверь. Сайпан находился не так уж далеко. Из шкафов были вынуты географические

карты, и люди смотрели на крошечную точку, которая находилась относительно недалеко от берегов Японии. Они тревожно переглядывались. А потом появились вопросы. Их не задавали громко, а только в частных беседах. Как это могло случиться после непрерывных победных сообщений? Если мы перетопили вражеские корабли, уничтожили их самолеты, истребили армии, то почему они высадились на Сайпане? Этот вопрос задавали буквально все, но никто не осмеливался ответить на него.

Как только мы получили сообщение о высадке противника на Сайпане, крупные силы нашего флота вышли к Марианским островам. Мы все на авиабазе в Йокосуке понимали, что состоится решающая битва войны. Мы уже <sup>[532]</sup> не высаживались на вражеских островах, теперь нам приходилось защищать ворота собственного дома.

На следующее утро авиаполк «Йокосука» получил приказ перебазироваться на остров Иводзима. Верховное командование опасалось, что, закрепившись на Сайпане, американцы следующий удар нанесут по этому стратегически важному пункту. Заполучив Иводзиму, они смогут угрожать всей Японии. Величайшая битва на Марианских островах завершилась. Сайпан перешел в руки противника. Наш флот потерпел сокрушительное поражение, зато американское оперативное соединение разгуливало по Тихому океану, по-прежнему всемогущее, несокрушимое и бесстрашное.

То, что противник не высадился на Иводзиме летом 1944 года, удивило всех нас. Оборона острова находилась в зачаточном состоянии. Часть сил, штурмовавших Сайпан, можно было высадить на Иводзиме. Они легко сломили бы сопротивление горстки солдат, находившихся в то время на острове. Но по неизвестным причинам высадка была отложена на несколько месяцев. За это время армия и флот перебросили на маленький остров, имевший огромное значение, большое количество войск и вооружения.

Когда авиаполк «Йокосука» получил приказ организовать ПВО острова, мы смогли выделить для этой задачи всего 30 истребителей

«Зеро». 30 истребителей, причем это были те же самые «Зеро», на которых я воевал 5 лет назад в Китае. И все! Однако вторжение не состоялось. Мы считали такой поворот событий просто чудом.

Капитан 2 ранга Накадзима вернулся в Йокосуку. Через месяц после того, как мы улетели из Тоёхаси в Рабаул, Токио приказал ему вернуться в Японию, где он получил назначение в Йокосуку. Накадзима должен был организовать подготовку новых пилотов в рекордно короткие сроки. И теперь, проведя год на родине, он снова отправлялся на заморский театр. Но теперь ему предстояли бои значительно более крупные, чем все, в которых он участвовал ранее. [533]

Я получил приказ явиться к нему в кабинет. «Сакаи, почему бы тебе не отправиться со мной еще раз? — спросил он. — Ты знаешь, как я хочу, чтобы ты летал вместе со мной. Меня совершенно не волнует, что говорят доктора. Ты был и остаешься прекрасным пилотом. Я убеждаюсь в этом каждый раз, когда вижу тебя в воздухе».

Он сделал паузу. «Но будем совершенно честными, Сакаи. Ты знаешь, причем лучше остальных, сомнительные достоинства наших новых пилотов. Я боюсь, что их перебьют, как только они столкнутся с новыми американскими самолетами. Нам нужно что-то, чтобы поднять их моральный дух, дать им желание сражаться».

Поэтому, Сабуро, ты понимаешь, как ты мне нужен. Нужен просто отчаянно. Для этих людей ты почти бог. Если ты полетишь с нами, они будут чувствовать себя гораздо увереннее. Они пойдут за тобой куда угодно».

Я взорвался: «Разве нужно было спрашивать меня, господин капитан 2 ранга? **Вы** спрашиваете меня, согласен ли я лететь вместе с вами? Сколько раз я просил об этом! И сколько раз мне отвечали: «Нет». «Вы не можете летать, Сакаи!» «Вы наполовину слепой, Сакаи!» Разумеется, я хочу лететь! Я хочу лететь с вами, я хочу снова сражаться!»

Времена изменились. Теперь ни один врач не осмелился даже пискнуть что-нибудь против моего возвращения в строй. Никаких

ограничений для одноглазых пилотов больше не существовало. Мы больше не могли позволить себе обращать внимание на такие мелочи. Теперь уже сама Япония находилась под угрозой, поэтому отсутствие одного глаза у летчика-истребителя больше не считалось помехой.

Я снова вернулся к жизни! Я был нужен моей стране.

Мы получили приказ немедленно лететь на Иводзиму. У нас не осталось времени даже для того, чтобы предупредить родных. Никаких трогательных прощаний.

Утром 16 июня мы вылетели из Йокосуки, построились и взяли курс на далекий остров. Но мы туда не попали. <sup>[534]</sup> После 100 миль перелета в низких клубящихся тучах под сильнейшим ливнем мы были вынуждены вернуться обратно в Йокосуку. В Японии начался сезон дождей. Мы с Накадзимой могли долететь до Иводзимы, как еще пара-другая пилотов. Но большинство из наших 30 летчиков были совершенно неопытными. Гроза могла разбросать их в разные стороны, чтобы означало верную смерть для них.

Иводзима — это крошечный островок в 650 милях к югу от Йокосуки. Он имеет не более 2 миль в самом широком месте. На карте мира Иводзима является последней ступенькой в длинной лестнице островов Бонин, поднимающихся от Гуама до Йокосуки. Однако карты обманчивы. Они не дают полного представления о бескрайних просторах Тихого океана, где остров от острова отделяют огромные расстояния. Наши «Зеро» не имели радара, они даже не имели раций, поэтому мы не могли рисковать потерять большинство самолетов.

Мы уже имели трагический опыт подобных перелетов. В начале 1943 года несколько эскадрилий армейских истребителей, которые пилотировали летчики, не имеющие совершенно никакого опыта дальних перелетов над океаном, отправились из Японии на юг. По пути они столкнулись с зоной плохой погоды, но отказались поворачивать обратно. Почти все самолеты пропали без вести, где-то посреди океана.

Утром 17 июня мы совершили новую попытку. На этот раз мы не пролетели и 100 миль, как шторм вынудил нас вернуться в Йокосуку. Ирония судьбы заключалась в том, что на Иводзиме и Марианских островах стояла прекрасная погода! Мы разошлись по казармам и слушали по радио сообщения наших островных гарнизонов, которые подвергались воздушным налетам противника чуть ли не круглосуточно.

4 раза мы пытались добраться до Иводзимы, и все 4 раза грозы мешали нам сделать это. 20 июня, когда мы совершили пятую попытку, погодные условия также были <sup>[535]</sup> далеки от безопасных. Однако Накадзима решил прорваться любой ценой. Неопытные пилоты должны были вцепиться зубами и когтями в хвост ведущего «Зеро». И мы полетели дальше под проливным дождем, сквозь сильнейшие порывы ветра.

В то время ни один из нас не подозревал, что именно в этот день наш флот потерпел сокрушительное поражение от самолетов и орудий вражеского оперативного соединения, громившего Марианские острова.

Наконец мы прорвались сквозь грозовой фронт. Конус вулкана Иводзимы вырос над морем. Накадзима сделал широкий круг над вторым аэродромом у горы Мотояма в центре Иводзимы. Я уже упоминал о пыльной полосе в Лаэ, называя ее плохой, но эта была просто невообразима. Сесть на палубу раскачивающегося на волнах авианосца было проще, чем приземлиться на этот кошмар. По обе стороны взлетной полосы высились крутые скалы. Если самолет хотя бы чуть-чуть занесет при посадке... столб огня. А в конце полосы неосторожного пилота, забывшего про тормоза, ждали все те же скалы.

Накадзима отказался сажать своих новичков на эту предательскую полосу. Он повел нашу группу обратно к первому аэродрому на южном склоне вулкана. Полоса здесь была достаточно длинной и широкой. Истребители один за другим пошли на снижение.

Более 90 самолетов были выстроены вдоль этой взлетной полосы. Чтобы припарковать наши истребители, не осталось даже свободного дюйма.

Накадзима из кабины помахал рукой, приказывая остальным самолетам следовать за ним. Длинная, извилистая дорога вела от главного аэродрома ко второй полосе. Расстояние превышало милю, и маленькая полоса находилась выше, чем та, от которой мы улетели. Я чувствовал себя последним дураком, когда вел «Зеро» по дороге. Это был мой первый и, к счастью, последний опыт подъема в гору в кабине истребителя. Этакая «автоколонна» из 30 истребителей. [536]

Батальон пехотинцев, разинув рты, следил за нами, когда мы проезжали мимо, ревя моторами и поднимая облака пыли. Они не верили собственным глазам. Многие тыкали в нас руками и громко смеялись. Но нам в это время было не до смеха. Вести «Зеро» по предательскому горному склону вслед за катящим впереди истребителем, имея за спиной вращающийся пропеллер другого самолета, было очень опасно. К тому же мы были вынуждены повторять все извивы этой горной тропы.

К счастью, мы прибыли на Иводзиму во время небольшой передышки в боях. Еще позавчера остров содрогался и раскачивался под ударами тысяч снарядов, которые обрушили на него американские корабли. Теперь они вернулись к Сайпану, превратив почти все укрепления Иводзимы в развалины.

На 3 дня война оставила Иводзиму. Но все равно это было не то место, где человеку захотелось бы остаться. Остров был таким же мрачным, враждебным и неуютным, как Рабаул, если не хуже. Но мы были предоставлены самим себе и использовали передышку в боях, чтобы искупаться в горячих ключах, которые били из-под скал буквально по всему острову. Но при этом мы ни на минуту не забывали о войне. Мы знали, что наш флот разгромлен в морской битве у Марианских островов, в которой погибли практически все авианосные летчики. Не приходилось сомневаться в огромной мощи американских сил вторжения, которые будут поддержаны сотнями



самолетов и тысячами тяжелых корабельных орудий. Они истребят гарнизон Сайпана до последнего человека. А мы пока принимали горячие ванны на Иводзуме.

Наши офицеры были в отчаянии. Они прекрасно понимали, что следует как-то помочь Сайпану. Но что мы могли сделать? Массированный налет наших истребителей принесет лишь незначительный эффект, а потому не имеет смысла. К тому же Сайпан находится на расстоянии 600 миль от Иводзимы. С другой стороны, мы не могли сидеть в бездействии, когда гибнут наши товарищи. [537]

Имелось еще одно соображение. Если мы покинем Иводзиму без нескольких десятков истребителей, готовых вылететь на перехват, американцы могут нанести удар именно в это время. И тогда оборона острова рухнет, оказав лишь самое слабое сопротивление.

Наконец было решено оставить истребители на острове, но отправить бомбардировщики для атаки американских кораблей, крейсирующих возле Сайпана. Атаки следовало проводить ночью группами по 8 или 9 бомбардировщиков без сопровождения.

Когда я следил за этими самолетами, разбегающимися для взлета, за голубыми язычками выхлопов, освещающими крылья и фюзеляжи, в памяти невольно всплывали дни, проведенные в Лаэ. Я наконец начал понимать, что двигало экипажами «Митчеллов» и «Мэродеров», которые бомбили Лаэ днем и ночью без всякого истребительного сопровождения и, очертя головы, бросались прямо в пасти десятков кровожадных «Зеро».

Теперь я видел ту же самую картину, но с другой стороны. Причем ситуация была еще хуже. В начале 1942 года американские двухмоторные бомбардировщики имели определенный шанс на успех. Но с «Бетти» все обстояло иначе. Если истребитель на секунду или две заметит этот бомбардировщик, или зенитный снаряд пошлет фонтан раскаленных осколков в его фюзеляж, у экипажа нет даже **тени** шанса. Через считанные секунды пылающая груда с ревом рухнет в море.

Время между взлетом и возвращением уцелевших бомбардировщиков растягивалось до бесконечности. Наши пилоты при проведении налетов проявляли предельную отвагу и добились нескольких попаданий. Но каков был прок? Только булавочные уколы!

И каждую ночь один или два бомбардировщика приползали обратно на Иводзиму с простреленными крыльями и фюзеляжами. Летчики были смертельно уставшими, в их глазах горело отчаяние, потому что они видели, как один за другим гибнут товарищи, так и не успев прорваться<sup>[538]</sup> к цели. Немногие пилоты, вернувшиеся на остров, рассказывали нам об истребителях, атаковавших их практически в полной темноте. Они безошибочно находили наши самолеты во мраке. И тогда ночь превращалась в день, так как небо освещали тысячи сверкающих трасс зенитных автоматов с кораблей. Яркие вспышки взрывов и паутина трасс создавали непроницаемую стену огня, преграждая путь бомбардировщикам.

Буквально через несколько дней на острове не осталось почти ни одного двухмоторного бомбардировщика. Тогда Иводзима пустила в ход одномоторные торпедоносцы «Джилл», которые попытались проводить торпедные атаки с минимальной высоты. Но им повезло ничуть не больше, чем крупным самолетам.

24 июня передышка, которой наслаждалась Иводзима, завершилась. Примерно в 05.30 над островом зазвучали сирены воздушной тревоги. Поисковый радар засек большую группу вражеских самолетов примерно в 60 милях к югу. И они стремительно приближались.

На острове имелось около 80 «Зеро», и все они поспешно взлетели с двух аэродромов. Механики быстро оттащили уцелевшие «Бетти» и «Джиллы» в убежища.

Началось! Мое долгое ожидание было вознаграждено. У меня в руках снова был «Зеро», и всего через несколько минут уже в настоящем пламени боя я проверю, не растерял ли я свое мастерство.

Облака держались в 13000 футов над морем. Истребители разделились на 2 группы. 40 «Зеро» поднялись над облачным слоем, а остальные 40 — моя группа — остались внизу.

Едва я успел завершить набор высоты, как из тучи вывалился вражеский истребитель, волоча за собой длинный хвост огня и черного дыма. Я лишь на мгновение увидел его — совершенно новый тип самолета с широкими крыльями и тупым носом. Это новый истребитель Груммана, о котором я так много слышал — «Хеллкэт». Я выполнил крутой вираж и тут же увидел еще один <sup>[539]</sup> «Хеллкэт». Он вылетел из тучи и вертикально пошел вниз, сильно дымя.

Но буквально вслед за сбитыми самолетами появились еще десятки «Хеллкэтов», которые круто пикировали на нас. Все 40 «Зеро» развернулись и пошли вверх навстречу врагу. Американские пилоты, не размышляя ни секунды, бросились в атаку. После этого самолеты разлетелись по всему небу, и от самой воды до туч закипели схватки. Строй рассыпался.

Я сделал крутую петлю и пристроился в хвост «Хеллкэту», выпустив очередь, едва он мелькнул у меня на прицеле. Но американец отвернул, и мои пули пронизали воздух. Я вошел в вертикальную спираль, продолжая сближаться и пытаясь всадить ему очередь в брюхо. «Хеллкэт» попытался перехватить меня на вираже, но именно это мне и нужно было. Его брюхо заполнило все поле прицела, и я дал вторую очередь. Пушечные снаряды взорвались, попав ему в фюзеляж. В следующую секунду за американским самолетом потянулось облако черного дыма, и он беспорядочно закувыркался, падая в море.

Повсюду, куда я ни смотрел, мелькали истребители, длинные полосы черного дыма, вспышки огня, взрывающиеся самолеты. Но я смотрел слишком долго. Сверкающая трасса прошла у меня под крылом. Инстинктивно я рванул ручку влево, пытаясь выйти ему в хвост и увернуться от новой очереди. Промых. Он спикировал и удрал от меня гораздо быстрее, чем я мог ожидать.

Я проклинал сам себя за то, что позволил застать себя врасплох, и такие же проклятия обрушил на свой слепой глаз, из-за которого я не видел почти половину горизонта. Как можно быстрее я освободился от ремней парашюта, чтобы получить возможность свободно вертеться на сиденье и таким образом компенсировать потерю бокового зрения.

И в следующую секунду это принесло пользу. У себя на хвосте я увидел полдюжины «Хеллкэтов», которые уже выходили на позицию для стрельбы. На их крыльях замигали <sup>[540]</sup> вспышки, когда заговорили пулеметы. Еще один левый вираж — побыстрее! — и трассы безвредно пронеслись рядом. 6 истребителей проскочили мимо и начали набирать высоту с правым разворотом.

Не вовремя! Ох, не вовремя! Я ударил по сектору газа, включая форсаж, и помчался за ними со всей скоростью, какую мог выжать из своего «Зеро». На всякий случай я оглянулся — сзади никого. Зато один из этих будет моим, я уверен! Расстояние между «Зеро» и ближайшим американцем быстро сокращалось. С дистанции 50 ярдов я открыл огонь из пушек и увидел, как снаряд пробили фюзеляж и скрылись в кабине. Под фонарем мелькнуло пламя, оттуда повалил дым. В следующее мгновение «Хеллкэт» неуклюже дернулся и свалился на крыло. Шлейф дыма становился все длиннее.

Но у меня на хвосте уже сидела новая группа истребителей. Мне совсем не захотелось сблизиться с ними! Усталость свинцовым плащом навалилась на меня. В старые времена в Лаэ я незамедлительно развернул бы «Зеро» и бросился на них. Но теперь меня одолела какая-то липкая вялость, мне совсем не хотелось драться.

Я спикировал и полетел прочь. В таком состоянии было бы форменным самоубийством сражаться с «Хеллкэтами». Одна секундная заминка, неверное движение ручки или педалей — и все кончится. Мне нужно время, чтобы перевести дух, стряхнуть это непонятное головокружение. Может быть, это было результатом

того, что я пытался увидеть одним глазом столько же, сколько видел раньше двумя. Я знал лишь одно — больше я не могу драться.

Я полетел на север, используя форсаж для увеличения скорости. «Хеллкэты» повернули назад и устремились за новой добычей. А затем я увидел то, что было самой удивительной воздушной схваткой за все сотни воздушных боев, в которых я участвовал. Я повернулся вправо и разинул рот.

«Хеллкэт» отчаянно вертелся, пытаясь удрать от висящего у него на хвосте «Зеро», который вел огонь из пушек <sup>[541]</sup> с дистанции менее 50 ярдов. Но вплотную к «Зеро» за ним гнался другой «Хеллкэт». В следующую секунду откуда-то сверху свалился еще один «Зеро», который в крутом пике погнался за этим «Хеллкэтом». Они летели один за другим, напоминая извивающуюся змею! Второй «Зеро», поглощенный погоней за «Хеллкэтом», не подозревал, что на него самого спикировал третий «Хеллкэт». А третий «Зеро», видя эту удивительную процессию, заложил крутой вираж и внезапно атаковал замыкающий «Хеллкэт».

Видеть это было странно и страшно. Мимо меня пронеслась колонна смерти, причем каждый пилот был полон решимости уничтожить свою добычу, ведя огонь из всех пушек и пулеметов. «Хеллкэт», «Зеро», «Хеллкэт», «Зеро», «Хеллкэт», «Зеро». Неужели все эти пилоты, и японцы, и американцы, настолько глупы, что никто из них не следит за собственным хвостом?

Головной истребитель «Хеллкэт» судорожно завилял, выбросил хвост черного дыма и рухнул в море. Почти в тот же момент взорвался преследовавший его «Зеро», превратившись в огненный клубок. «Хеллкэт», нанеший смертельный удар, продержался на 2 секунды дольше. Снаряды следующего «Зеро» оторвали ему крыло, и он завертелся, падая в море. Но едва отлетело отстреленное крыло, как яркая вспышка взрыва засвидетельствовала гибель второго «Зеро». И как только третий «Хеллкэт» проскочил сквозь облако дыма, снаряды гнавшегося за ним «Зеро» разнесли его кабину в щепки.

5 самолетов упали в море. Я видел 5 всплесков. Последний «Зеро» сделал петлю, развернулся и улетел, единственный уцелевший в этой кровавой кутерьме.

Я медленно кружил к северу от Иводзимы, судорожно глотая воздух и пытаюсь прийти в себя. Головокружение прошло, и я вернулся в район боя. Но бой уже закончился. В небе еще были видны «Зеро» и «Хеллкэты», но они держались на большом расстоянии. Японские и американские летчики перестраивались. [542]

Впереди и справа я увидел 15 «Зеро», летящих компактной группой, и я полетел на сближение с ними. Сейчас я к ним пристроюсь. Я находился чуть ниже...

«Хеллкэты»! Теперь я понял, почему в свое время врач так горячо протестовал против моего возвращения в строй. С одним глазом перспектива искажалась, мелкие детали смазывались, и я не мог опознать самолет на расстоянии. Лишь когда я заметил белые звезды на синих крыльях, я понял свою ошибку. Я не стал тратить ни секунды. Я немедленно развернулся влево и бросился в пике, набирая скорость и надеясь, что «Хеллкэты» не успели заметить меня.

Как бы не так. Строй «Хеллкэтов» рассыпался, и они устремились в погоню за мной. Что я мог сделать? Положение казалось почти безнадежным.

Но имелся все-таки один путь спасения, хотя шансы были довольно призрачными. Я находился почти над Иводзимой. Если я сумею переманеврировать их — а это почти невозможная задача, — у них кончится топливо, и они будут вынуждены улететь.

Но лишь теперь я оценил скорость новых американских истребителей. В считанные секунды они догнали меня. Потрясающе! Удирать дальше не имело смысла.

Я резко развернулся назад. Это маневр озадачил вражеских пилотов, так как я поднимался к ним снизу, закручивая спираль. Но теперь настал мой черед удивляться. Они не рассыпались. Головной истребитель ответил такой же спиралью, в точности повторив мой

маневр. Я закручивал витки все туже и туже. Но вражеские истребители не уступили ни фута.

Это было что-то новенькое. «Аэрокобра» или Р-40 сорвались бы в штопор, пытаясь состязаться со мной. Даже «Уайлдкэт» не смог бы долго вытягивать такую же спираль, как «Зеро». Но эти новые «Хеллкэты» были самыми маневренными самолетами, которые я когда-либо видел. Я завершил спираль и оказался в ловушке. 15 истребителей завершили спирали и выстроились в длинную <sup>[543]</sup> колонну. А в следующую секунду я обнаружил себя внутри гигантского кольца из 15 «Хеллкэтов». Со всех сторон мелькали их широкие крылья с белыми звездами. Если какой-то пилот и попадал в воздухе в окружение, так это я.

У меня не было времени горевать о своем невезении. 4 «Хеллкэта» покинули строй и спикировали на меня. Они тоже рвались в бой. Я легко отвернул от них, и «Хеллкэты» по инерции проскочили мимо. Но я помнил, что маленькая промашка подставит меня под другие истребители. Второй квартет покинул кольцо и начал пристраиваться мне в хвост.

Я помчался наутек, выжимая из своего мотора всю мощность, на какую только он был способен. Мне удалось выскочить за пределы досягаемости их пулеметов. 4 гнавшихся за мной самолета меня не волновали. Но вот первая четверка... Я налетел прямо на них! Они набрали высоту после своего безрезультатного пике и снова оказались выше меня, готовясь ко второму заходу.

Я резко толкнул правой ногой педаль, накренив «Зеро» влево. Затем ручку тоже влево, круто разворачиваясь. Под моим правым крылом пронеслась цепочка искр, а за ней промчался «Хеллкэт».

Из бочки я перешел в вираж. Второй «Хеллкэт» находился в 700 ярдах позади меня, на крыльях у него уже мигали желтые огоньки выстрелов. Если бы я не догадался раньше, то понял бы все сейчас. Вражеские пилоты были такими же зелеными, как мои собственные... Именно это спасло мне жизнь.

Второй истребитель продолжал приближаться, поливая трассами небо, хотя они даже не долетали до меня. Давай-давай! Продолжай стрелять! Трать свой боезапас побыстрее, мне меньше хлопот будет. Я еще раз повернул и понесся прочь, «Хеллкэт» стремительно приближался. Когда он оказался на расстоянии 200 ярдов, я отвернул влево, и американец проскочил мимо, расстреливая пустое небо. <sup>[544]</sup>

Я потерял терпение. Зачем мне удирать от таких незадачливых пилотов? Не размышляя, я повернул назад и пристроился ему в хвост. С расстояния 50 ярдов я дал очередь из пушек.

Мимо. Я не сумел правильно взять упреждение, не учтя снос своего истребителя после резкого разворота. Но в следующий момент я совершенно забыл про истребитель, мелькающий передо мной. Еще один «Хеллкэт» возник у меня на хвосте, непрерывно стреляя из пулеметов. Снова левый вираж, маневр, который никогда не подводил меня. «Хеллкэт», ревя мотором, пролетел мимо, за ним промчались третий и четвертый самолеты этой группы.

Но другие 4 истребителя теперь прямо надо мной, готовые спикировать. Иногда, чтобы защититься, вам следует атаковать. Я вертикально пошел вверх, прямо на них. Пилоты покачивали крыльями, пытаясь увидеть меня. Но у меня не было времени разгонять их. Еще 3 «Хеллкэта» возникли справа. Я едва увернулся от их трасс, заложив тот же самый левый вираж.

Американские истребители снова выстроились большим кольцом. И куда бы я ни дернулся, несколько «Хеллкэтов» тут же перекрывали путь к спасению. Я кружил в середине американского круга, пытаясь сообразить, как отсюда вырваться.

Однако противник не собирался позволить мне сделать это. Один за другим «Хеллкэты» выходили из круга и бросались на меня, открывая огонь, как только дистанция сокращалась.

Я не могу вспомнить, сколько раз меня атаковали, и сколько раз мне пришлось уворачиваться. Я весь взмок, пот струился по всему телу ручьями. Едкие капли пота попадали в левый глаз, и его начало жечь. Я проклинал эту жгучую жидкость... У меня просто не было



времени вытереть лоб! Все, что мне оставалось — судорожно моргать, пытаюсь избавиться от соленых капель и что-то увидеть. [545]

Постепенно я начал уставать. Я не знал, сумею ли вырваться из огненного кольца. Но мне было совершенно ясно, что эти американские пилоты заметно хуже собственных самолетов. Внутренний голос постоянно подсказывал мне, что следует делать. Он не умолкал ни на секунду: «... скорость... держи скорость... забудь про мотор, сожги его, но держи скорость!., продолжай виражить... не прекращай виражить...»

Мои руки начали неметь от напряжения, так как приходилось постоянно закладывать левые виражи, чтобы уклониться от трасс «Хеллкэтов». Если я хоть немного ослаблю давление на ручку, это сразу же приведет к гибели. Но как долго я смогу выдерживать виражи на такой высокой скорости?

Я должен выдержать! Пока «Хеллкэты» пытаются сохранить круговой строй, только один самолет может атаковать меня. А я не сомневался, что сумею уклониться от атаки одиночного самолета. Трассы проходят вплотную, но этого мало. Они должны **точно** попасть в цель, чтобы сбить мой самолет. И не имеет значения, пролетела пуля в 100 ярдах или в 100 милях, если я от нее увернулся.

Мне требовалось время. Чтобы уклоняться от истребителей, которые один за другим бросались на меня, а потом возвращались на свое место в кольце.

Крен. Полный газ.

Ручку влево.

Еще один!

Резко вправо. Море и небо дико завертелись.

Скольжение!

Следующий!

Близковато!

Трассы. Яркие. Сверкающие. Искрящиеся.

Всегда под крылом.

Ручку вперед.

Держать скорость!

Виращ влево. <sup>[546]</sup>

Виращ.

Моя рука! Я ее почти не чувствую!

Если бы пилоты «Хеллкэтов» выбрали другой метод атаки или начали более тщательно целиться, я был бы наверняка сбит. Но ни разу вражеские пилоты не смогли взять правильного упреждения. Если бы хоть один истребитель дал очередь вперед, в то место, куда я мчался, я напоролся бы прямо на его пули.

Но это общее свойство средних летчиков. Их психология имеет определенные особенности, а исключения крайне редки. Но именно эти редкие исключения становятся настоящими асами. 91 процент всех пилотов упорно следуют формулам, которые им вдолбили в летных школах. Научите их действовать по определенному шаблону, и они никогда не решатся от него отступить, даже когда оказываются в бою, где жизнь от смерти отделяют доли дюйма.

В результате эта неравная схватка превратилась в состязание на выносливость между моими руками и запасом топлива «Хеллкэтов». Либо я ошибусь при выполнении виража, либо они будут вынуждены вернуться на свои авианосцы.

Я взглянул на спидометр. Почти 350 миль/час. Больше «Зеро» дать просто не способен.

Но мне требовалась и другая выносливость, помимо крепости рук. Истребитель тоже «не железный». Я опасался за крылья. Они буквально трещали от постоянных перегрузок во время крутых виражей. Существовала опасность, что металл не выдержит, и крыло просто сломается. Но с этим я уже ничего не мог поделать. Я мог только продолжать виражи. Либо я заставляю самолет выполнить очередной маневр уклонения, либо умру.

Виращ.

Ручку назад!

Скольжение.

Еще один.

К черту крылья! Вираж!!! [547]

Я внезапно оглох. Рев мотора «Зеро», грохот моторов «Хеллкэтов», отрывистый треск трасс 12,7-мм пулеметов — все пропало.

Мои глаза слезятся.

Пот стекает по лбу.

Я не могу его стереть.

Смотри!

Ручку вперед. Педаль.

Снова трасса. И снова мимо.

Альтиметр спустился почти до нуля. Прямо под моим самолетом уже замелькали волны. Повыше крылья, Сакаи, иначе ты зацепишь волну консолью. Где же начался наш бой? На высоте 13000 футов. Почти 2,5 мили скольжений и переворотов, и все ниже и ниже. Теперь у меня не осталось запаса высоты.

Но и «Хеллкэты» теперь не могут повторять заходы, как раньше. Они не могут пикировать, так как это означает просто нырнуть в море. Теперь им придется придумать что-то новое. И я получу несколько секунд. Я перехватил ручку управления левой рукой и сильно потряс правой. Она болела. Болело все тело. Тупая боль и онемение.

А вот и они, выскальзывают из круга. Теперь они действуют очень осторожно, явно опасаясь меня. Он сам закладывает вираж. Заход с виража.

Теперь совсем нетрудно уклониться от него. Скользнуть влево. Посмотрим.

Трассы.

Цепочка фонтанчиков бежит по воде. Брызги. Пена.

За ним идет следующий.

Сколько раз они атаковали меня подобным способом? Я уже сбился со счета. Когда это все закончится? Должен же у них кончиться бензин!

Но и я больше не могу выполнять виражи так же эффективно. Мои руки продолжают неметь. Я перестаю ощущать их. Вместо стремительного и узкого круга «Зеро» теперь описывает растянутый овал, теряя время на каждом маневре. «Хеллкэты» видят это. Они упорно продолжают <sup>[548]</sup> атаки, явно осмелев. Их заходы следуют так часто, что я едва успеваю перевести дух.

Я больше этого не выдержу. Я должен оторваться! Я захожу в очередной левый вираж, но сразу нажимаю на педаль и резко дергаю ручку вправо. «Зеро» разворачивается буквально на месте, и я обстреливаю первый попавшийся истребитель, чтобы разорвать кольцо. Я вырвался и помчался прочь, скользя над самой водой. «Хеллкэты» на какое-то время растерянно заметались на месте, а потом снова погнались за мной.

Половина самолетов выстроила барьер у меня над головой, а другие, яростно строча из пулеметов, гнались за мной. У «Хеллкэтов» слишком высокая скорость. В считанные секунды они подошли на дистанцию огня. Я продолжал понемногу забирать вправо, судорожно дергая ручку, так что «Зеро» подпрыгивает при каждом маневре. Слева взлетают фонтаны белой пены. Новая очередь едва не угодила в мой самолет.

Американцы упрямо отказываются прекратить погоню. Теперь верхние истребители спускаются, чтобы атаковать меня. Задние «Хеллкэты» немедленно прекращают стрельбу, а те, что пикируют, пытаются угадать мои действия. А я едва могу шевелить руками и ногами. Отсюда не вырваться. Если я буду продолжать лететь на малой высоте, еще через пару минут я слишком медленно поведу ручку управления, и тогда... Зачем ждать смерти, удирая, словно трус?

Я сильно дернул ручку на себя, чуть не прижав ее к груди. «Зеро» взвился вверх, опрокинувшись на спину, и в сотне ярдов передо мной возник «Хеллкэт». Его озадаченный пилот вертел головой, пытаясь увидеть мой самолет.

Но истребители за ним уже разворачивались навстречу мне. Однако мне нужен был только этот. «Хеллкэт» неуклюже дернулся,

пытаясь спастись. Вот! Я нажал гашетки, и в воздухе мелькнули трассы. Но мои руки слишком устали. «Хеллкэт» дернулся, а я уже не мог среагировать <sup>[549]</sup>на его маневр. Он резко развернулся, пошел вверх и удрал.

Но моя петля помогла мне. Остальные американские истребители судорожно заметались вокруг. Я набрал немного высоты и снова бросился наутек. «Хеллкэты» остались далеко позади. Эти дураки начали вдруг стрелять с расстояния 500 ярдов. Тратьте боеприпасы, тратьте, тратьте! Кричал я, наверное, очень громко. Но они были слишком быстроходными. Вскоре трассы засверкали у моих крыльев, и я заложил отчаянный вираж.

Внизу вдруг снова показалась Иводзима. Я покачал крыльями, надеясь привлечь внимание зенитчиков к красным кругам опознавательных знаков. Это была ошибка. Я потерял скорость, и «Хеллкэты» снова догнали меня.

Где же зенитки? Что с ними случилось? Стреляйте, болваны, стреляйте!

Внезапно Иводзима изрыгнула пламя. По всему острову замигали яркие вспышки. Они стреляли из всех орудий, снизу потянулись разноцветные трассы. Взрывы встряхнули «Зеро». Клубки дыма появились в воздухе среди «Хеллкэтов». Они резко развернулись и спикировали в сторону.

Я продолжал мчаться на полной скорости. Я был испуган. Я даже боялся оглянуться, опасаясь, что американцы вернутся. Я боялся, что следующая трасса попадет в мой самолет, вспорет обшивку и пройдет по кабине, разорвав меня на куски.

Я проскочил мимо Иводзимы, кулаком подталкивая сектор газа, чтобы мой самолет летел еще быстрее. Быстрее, быстрее! К югу от острова еще что-то возникло на горизонте... Туча! Огромное грозовое облако, поднимающееся высоко над морем. Меня не слишком беспокоили воздушные вихри. Я хотел только одного — уйти от этих истребителей. На полной скорости я нырнул в клубящуюся массу.

Огромный кулак схватил «Зеро» и швырнул его в сторону. Я не видел ничего, кроме ярких вспышек молний, а <sup>[550]</sup> потом обрушилась чернота. Я потерял управление самолетом. «Зеро» беспомощно закувыркался. Сначала он летел брюхом вверх, потом повалился на крыло и, наконец, посыпался носом вниз.

А затем я пробил облако. Шквал внутри тучи дал моему истребителю хороший пинок. Я снова летел вверх ногами. Восстановить управление удалось только на высоте 1600 футов. Далеко на юге я с трудом различил стаю из 15 «Хеллкэтов», возвращающуюся на свой авианосец. Трудно было поверить, что страшное испытание закончилось, и я все еще жив. Мне страшно захотелось поскорее сесть. Я просто рвался ощутить под ногами твердую землю.

Я приземлился на главном аэродроме Иводзимы. В течение нескольких минут я сидел в кабине, приходя в себя, совершенно измученный. Затем кое-как выбрался наружу. Все истребители давно приземлились. Толпа пилотов и механиков, крича и размахивая руками, бросилась к самолету, едва он остановился. Среди них был Накадзима. Он обнял меня за шею, радостно крича: «Ты сделал это, Сакаи! Ты сделал! Пятнадцать против одного... Это невероятно!» Я устало прислонился к самолету, проклиная свой слепой глаз. Он едва не погубил меня.

Офицер похлопал меня по спине. «Мы здесь внизу чуть не сошли с ума. Все на острове следили за тобой! Зенитчики не могли дожждаться, чтобы ты долетел до острова, чтобы подставить врага под их орудия. Все были готовы стрелять и только ждали, надеясь, что ты прорвешься. Как ты сделал это?» — спросил он изумленно.

Подбежал механик, отдал честь и крикнул: «Ваш самолет! Это... не может быть... Я не верю... на нем нет ни одной пробоины!»

Я тоже не мог поверить. Потом я внимательно осмотрел весь «Зеро» от кока до хвоста. Механик был прав. Ни одна пуля не попала в истребитель.

Позднее, уже в казарме, я узнал, что первая группа «Зеро», которая летела выше облаков, имела гораздо более легкий бой, чем наша. Большая группа «Хеллкэтов» выскочила <sup>[551]</sup> из облака прямо у них под носом, и они получили большое преимущество, внезапно спикировав на американских пилотов, которые так и не поняли, что происходит. Отличился морской летчик 1 класса Кинсукэ Муто, звезда авиаполка «Йокосука», который сбил 4 «Хеллкэта». Другие пилоты подтвердили его победы. Муто поджег 2 американских истребителя раньше, чем они начали маневрировать.

Но в этот день мы тоже понесли высокие потери. Было сбито около 40 истребителей, почти половина того, что мы имели. <sup>[552]</sup>

## ГЛАВА 27

На следующий день после жестокой воздушной битвы, которая вдвое сократила число наших пилотов, я свалился с тяжелым приступом диареи. Это было не удивительно, так как своей воды на Иводзиме не было. Приходилось собирать дождевую в канистры, цистерны и любые другие емкости.

Мое психологическое состояние было ничуть не лучше физического. Потеря 40 самолетов и пилотов в одном бою потрясла меня. Вид падающих с неба охваченных пламенем истребителей, которые пилотировали неопытные летчики, удручал. «Хеллкэты» один за другим без труда сбивали устаревшие «Зеро». Как это походило на битвы, происходившие в Лаэ! За тем исключением, что сегодня устаревшими самолетами были «Зеро», а неопытными пилотами — японцы. Война описала полный круг.

Диарея подтачивала мои силы и продержала меня в постели целую неделю. Выздоровливал я медленно и тяжело.

Вечером 2 июля по казармам словно электрический ток пробежал. Ординарцы метались, как ошпаренные, из радиорубки на командный пункт и обратно. Я выскочил наружу и остановил одного, который сообщил, что радисты засекли внезапное и резкое увеличение активности вражеских радиопереговоров. Хотя

большинство переговоров велось шифром, который мы не могли раскрыть, это четко указывало на близость вражеских соединений к острову. [553]

Противник готовил атаку. Это было совершенно ясно, как и то, что она начнется в самом скором времени. Все пилоты прибыли на командный пункт для получения приказов. Мне запретили лететь. Командир решил, что я еще слишком слаб, чтобы нормально управлять истребителем.

На следующее утро все пилоты прибыли на аэродром в 04.00. Несколько разведывательных самолетов взлетели, чтобы прочесать океан. В течение часа ничего не произошло. Я вернулся в казарму, чтобы постараться хоть немного поспать. В 06.00 сирены раскололи сонную тишину над островом, известив, что начинается атака. Люди побежали через летное поле к зенитным орудиям. Уцелевшие 40 истребителей начали разбег, чтобы занять позицию над аэродромом. Я вышел во двор перед казармами, чтобы проследить за боем.

Далеко на юге появились около 50 самолетов, которые летели прямо на нас. «Хеллкэты». 40 «Зеро», кружившие над головой, бросились прямо на вражеские истребители в лобовую атаку.

Я смог только минуту или две следить за яростной схваткой, закипевшей в небе. Но тут в уши ударил новый звук... пикирующие самолеты! Я повернулся и увидел эскадрилью «Авенджеров», которая 4 звеньями пикировала на нашу взлетную полосу. Они очень четко выбрали время для атаки. Все 40 истребителей были связаны боем с «Хеллкэтами», оставив остров совершенно беззащитным перед бомбардировщиками.

Я помчался обратно в казарму, чувствуя, как земля содрогается под ногами от грохота взрывов. Этого было более чем достаточно! Я рухнул ничком на землю, уткнув лицо в вулканический пепел. Я старался поглубже вжаться в грязь, чтобы укрыться от стальных осколков, свистящих в воздухе. Взрывы гремели несколько минут без всяких перерывов. Каждый раз, когда рвалась бомба, земля подо мной



подпрыгивала. В воздухе повисла сплошная пелена пыли. Затем шум прекратился. [554]

Я перевернулся на спину. «Авенджеры» улетели на юг.

Я встал и посмотрел на столбы дыма и пыли, поднимающиеся над аэродромом. Новая атака! Вторая эскадрилья «Авенджеров» проскользнула сквозь поднимающиеся облака дыма и ринулась прямо на нашу взлетную полосу. Казалось, бомбардировщики летят прямо на меня. Я повернулся и побежал так быстро, как только мог, после чего рухнул на землю, спрятавшись за большой цистерной для воды.

И в тот же самый момент я увидел бомбы, падающие из люков «Авенджеров». Я уставился на них, как загипнотизированный... Они быстро росли в размерах, и я проглотил еще немного грязи.

Волна горячего воздуха прокатилась по земле и ударила меня. Грохот взрывов больно резанул уши. Я приоткрыл глаза. Сначала я увидел только пыль и клубящийся дым, которые стелились над землей. Я был потрясен и испуган, хотя, в общем, не слишком пострадал. Ран у меня не было, если не считать нескольких царапин, полученных, когда я вжимался в землю. Постепенно слух вернулся ко мне. Я услышал, как рушится казарма, а пустая цистерна рядом со мной отзывается гулким эхом.

Воздушная битва была в самом разгаре. Я следил за самолетами, прислушиваясь к реву моторов, в который вплетались кашляющие звуки выстрелов пушек «Зеро» и отрывистый лай пулеметов «Хеллкэтов». Что я делаю на земле? К черту диарею! Я выскочил из укрытия и помчался к командному пункту.

Но вид третьей волны бомбардировщиков, направляющейся к аэродрому, заставил меня замереть на месте. Опомившись, я повернулся и снова бросился в укрытие. Но на этот раз американцы целились плохо, бомбы рвались где-то в стороне от взлетной полосы, усеяв воронками все вокруг. Кое-как я добрался до командного пункта, который на самом деле был хлипкой палаткой, чудом уцелевшей под бомбами. [555]

Я сказал обозленному Накадзима, что хочу лететь. «Все исправные самолеты находятся в воздухе, Сакай, — мрачно ответил он. — Кроме того, если я правильно помню, врач сказал, что вы не можете лететь?»

Я быстро ответил: «Со мной все в порядке. И, кроме того, имеется один истребитель». Я указал на «Зеро», стоящий в конце полосы.

Капитан 2 ранга возразил: «У этого самолета неисправный мотор, который отказал во время проверки. Но механики поработали с ним несколько часов и, может быть, сумели его исправить. — Он посмотрел на меня и кивнул. — Ладно, давайте».

Я козырнул и выскочил из палатки. «Сакай!» Я повернулся. Это снова был Накадзима. «Будьте осторожны, Сакай. Это больше не Лаэ. Будьте осторожны», — предупредил он.

Несколько человек тащили «Зеро» со взлетной полосы, пытаясь спрятать его в укрытие до начала следующего налета. Я крикнул им, чтобы они вернули самолет обратно. Когда я уже сидел в кабине, на крыло вспрыгнул механик. Я запустил мотор, и ему пришлось кричать во весь голос. «Мотор дает сбой! Он может отказать в любой момент!»

Но мотор работал превосходно. Я не стал тратить время, прогревая его, и сразу пошел на взлет. Едва я убрал колеса, как увидел четвертую эскадрилью «Авенджеров», выходящую в атаку. Я не мог им помешать, так как едва успел оторваться от земли. Я опустил нос самолета и направил его в сторону моря, чтобы набрать скорость.

Бомбардировщики завершили атаку, и тут же сквозь дым и пыль появилась пятая эскадрилья, готовая сбросить свои бомбы. Ни один истребитель не пытался остановить их. Все «Зеро», находящиеся в воздухе, сражались за свою жизнь, если только не считать мой самолет.

Я набрал высоту 13000 футов и направился в сторону кипящего воздушного боя. Но бой уже закончился. «Авенджеры» отбомбились, и «Хеллкэты» сразу прекратили бой <sup>[556]</sup> с «Зеро» и присоединились к

бомбардировщикам, чтобы проводить их до авианосцев. Я уже ничего не мог сделать. Поэтому вместе с уцелевшими истребителями я вернулся на Иводзиму.

Снова «Хеллкэты» произвели страшное опустошение в наших рядах. Во второй раз погибла половина наших истребителей, вылетевших на перехват американских самолетов. Мы потеряли 20 самолетов из 40! В двух боях американцы сбили 60 из 80 имевшихся на Иводзиме истребителей. Это было невероятно!

Морской летчик 1 класса Муто и энсэйн Мацуо Хагирэ сумели отличиться в этот мрачный день. Каждый сбил по 3 «Хеллкэта», еще несколько пилотов заявили, что уничтожили по одному самолету. Но все эти победы мало что значили. Наши самолеты не сумели остановить «Авенджеры».

Две взлетные полосы были разворочены. Приземлиться казалось невозможно, но каким-то чудом пилоты сумели проскользнуть между воронками, усеивающими обе полосы.

Противник, вне всякого сомнения, продолжит налеты. А что можем сделать мы? Даже если каждый пилот ухитрится сбить по несколько вражеских истребителей, мы не сможем остановить их бомбардировщики, уничтожающие наши аэродромы и укрепления. Весь вечер и всю ночь наши штабные офицеры ломали головы над этой проблемой. Отдыха они не получили. Наземный персонал работал до рассвета, чтобы привести в порядок взлетные полосы и засыпать воронки.

Пилоты ничего не слышали об этом совещании в штабе. Мы пораньше отправились в постели — в несколько хижин и палаток, которые еще уцелели, ожидая утром нового налета.

Американцы нас не разочаровали. Снова все сохранившиеся на острове «Зеро» взмыли в небо. Но результат оказался еще хуже, чем мы ожидали. Приземлиться на Иводзиме сумели только 9 «Зеро», простреленные вдоль <sup>[557]</sup> и поперек. В 3 воздушных боях мы потеряли 71 истребитель из 80!

И снова мы ничего не сумели сделать, чтобы сорвать бомбежку. Более того, американцы целились лучше, чем накануне. На Иводзиме воцарился хаос. Большинство аэродромных сооружений было уничтожено, летное поле опять покрыли воронки. На земле у нас осталось 8 бомбардировщиков — 8 торпедоносцев, которые были предусмотрительно спрятаны в убежища. Почти все остальные истребители и бомбардировщики, которые ремонтировались или стояли вне укрытий, были уничтожены.

После посадки мы пришли на командный пункт. Ни один человек не мог говорить. Мы повалились без сил на землю, усталые и отчаявшиеся, и следили за людьми, которые, сломя головы, носились по взлетным полосам, пытаясь засыпать воронки и потушить пламя, выбивающееся из-под развалин.

Через несколько минут из командного пункта медленно вышел капитан 2 ранга Накадзима и подошел к нам. Мы поднялись. Накадзима помахал рукой, приглашая сесть обратно. Капитан 2 ранга был заметно расстроен, и когда он заговорил, то его голос был тихим и дрожащим. Он сообщил, что офицеры штаба спорили всю ночь, пытаясь решить, что мы должны делать в будущем. Одна группа настаивала на том, что выбора у нас нет, и бросать перехватчики против американских самолетов просто бесполезно. Через пару дней мы останемся вообще без истребителей. Поэтому самым разумным будет собрать все имеющиеся силы и нанести ответный удар по американскому оперативному соединению, которое один из наших разведчиков обнаружил в 450 милях на SSO от острова.

Вторая группа, в общем, признавала разумным план атаки. Однако они говорили: «У нас осталось всего 9 истребителей и 8 одномоторных торпедоносцев. Что они смогут сделать с вражеским оперативным соединением? Американцы поднимут со своих авианосцев несколько <sup>[558]</sup> **сотен** перехватчиков!» Ведь перед нами был в полном составе тот самый американский флот, который 20 июня полностью уничтожил нашу авианосную авиацию.

Накадзима сказал, что все споры закончились, когда командир авиаполка «Иводзима» капитан 1 ранга Канд-зо Миура принял план контратаки. Миура назначил вылет на полдень 4 июля — в день вражеского праздника, Дня Независимости.

Но мы не сумели провести атаку, как намечали. Предполагая, что мы используем возможность для нанесения контрудара, американские пилоты вернулись к Иводзиме утром 4 июля и подвергли остров жестокой бомбардировке. Все сооружения превратились в пылающие руины.

Мы просто не смогли взлететь. Все взлетные полосы были буквально перепаханы. Мы сидели вокруг командного пункта, как накануне, и штабные офицеры опять спорили до хрипоты между собой. Капитан 1 ранга Миура (мы узнали об этом позднее) отказался изменить свое мнение. Он сказал своим офицерам: «Мы истекаем кровью. Конец уже виден, если мы ограничимся только оборонительными битвами. Что нам делать? Сидеть здесь и ждать, пока последний самолет рухнет в воду, оставив в покое вражеский флот? Нет! Мы будем атаковать, причем сегодня же! Как только взлетные полосы будут отремонтированы, я хочу, чтобы взлетели все самолеты».

Накадзима рассказал нам об этом совещании. «Я понимаю, на что мы вас отправляем. Было бы бессмысленно утверждать иное. Вы полетите почти на верную смерть. Но, — здесь он заколебался, — решение уже принято. Вы летите».

Он посмотрел в глаза каждому летчику. «И пусть вам сопутствует удача».

Капитан 2 ранга достал из кармана листок бумаги и прочитал имена пилотов, которые были выбраны для этого полета. Полета в одном направлении.

Среди пилотов не возникло никакого волнения. Когда называлось имя, летчик поднимался и отдавал честь. Меня <sup>[559]</sup> называли девятым. Я должен был вести вторую тройку «Зеро». Муто, лучший пилот среди нас, командовал третьей. Командиром

эскадрильи истребителей Накадзима назначил одного из лейтенантов.

Потом Накадзима, явно расстроенный, подошел ко мне. Он положил мне руку на плечо. «Я ненавижу сам себя за то, что должен послать тебя, мой старый друг, — пробормотал он. — У нас просто нет выбора, Сакаи. Я... Удачи!» Я не нашел слов, чтобы ответить, и просто протянул руку. Мы обменялись рукопожатиями, потом Накадзима повернулся и ушел.

Наша группа молча разделилась на две части. Пилоты, которым предстояло лететь, отправились собирать вещи. Я со вздохом глянул на жалкую горстку вещей, которую я привез на Иводзиму. Я подумал о людях, которые отправят их семьям погибших. Что сделает моя мать, когда ей вручат посылку и расскажут, как все произошло?

Время летело быстро. Как странно, подумал я. Всего несколько дней назад каждая минута казалась мне длиною в жизнь, когда те 15 «Хеллкэтов» гонялись за мной, жаждая моей крови.

Муто подошел к моей палатке и спросил, что я думаю об этом вылете. Я несколько секунд смотрел на него. «Муто, я... я не знаю. Что думаю? Да ничего хорошего. Когда к вечеру мы доберемся до этих кораблей, вражеские истребители всей толпой навалятся на нас. Все, что я могу сказать... У нас есть приказ. И мы полетим. Вот и все».

Мне было жаль этого молодого пилота. Лично я больше не представлял особой ценности для своей страны. Проблемы, которые я испытал, уворачиваясь от совершенно неопытных американских летчиков, совершенно ясно показали мне, насколько мой слепой глаз снизил мои качества как воздушного бойца. Но Муто... Он был таким, как Нисидзава, Ота, Сасаи... Блестящий пилот. Он не должен был сегодня подниматься в воздух вместе с нами. Погубить его в сегодняшней безнадежной операции было форменной глупостью. Получив в свои руки один из наших <sup>[560]</sup> новых истребителей, Муто сумеет сбить еще десять, двадцать вражеских самолетов. Он был из тех пилотов, которые требовались в Японии, чтобы защищать нашу

страну от налетов В-29, которые начнутся в самом ближайшем будущем. Но сегодня... Это было бессмысленно!

Разумеется, Муто не мог читать мои мысли. Он выслушал меня и улыбнулся. «Все нормально, Сакаи. Я знаю. Если боги нам улыбнутся... — Он пожал плечами. — А если нет, давай умрем вместе, как положено настоящим друзьям».

Через час все пилоты, выбранные для атаки, построились перед командным пунктом. Позади палатки хлопал на ветру широкий белый флаг, поднятый на высокой мачте. На белом полотнище было написано старинное изречение: «*Наму Хатиман Дайбосацу*». Если перевести это буквально, то получится: «Мы верим в милосердного бога войны». Этот флаг был копией эмблемы, которую использовал один из японских князей XVI века, когда всю Японию сотрясала череда бесконечных гражданских войн.

Когда мы находились в Лаэ, наши пилоты не нуждались в подобном психологическом допинге для подъема морального духа. А для меня он стал очередным свидетельством нашей слабости, и ничем более. Это было свидетельство морального упадка части наших офицеров, которые пытались воодушевить самих себя, вспоминая жестокость и кровь средневековых войн, когда их исход решался личной отвагой и силой. Но те времена закончились много веков назад! Я не был штабным офицером. Я не участвовал в планировании операций, и совершенно ясно, что я был никудышным стратегом. Но кое-что было очевидно даже для меня! Наши офицеры вдруг превратились в каких-то шаманов. Они колотили в барабаны патриотизма, пытаясь убедить не только своих подчиненных, но и самих себя, что мы можем компенсировать чудовищные потери показной смелостью и истерической руганью в адрес «проклятых американцев».

Как могли эти люди столь упрямо отрицать очевидное? Неужели весь мир должен перевернуться, чтобы они <sup>[561]</sup> поняли, что наш истребитель «Зеро», который несколько лет назад был лучшим в мире, теперь уступает по всем параметрам «Хеллкэту» — по скорости,

скороподъемности, потолку, огневой мощи. Я уж не говорю о новых американских самолетах, которые я еще не видел.

Я посмотрел на флаг. Он болтался тут много дней, но сегодня я впервые заметил его. Неужели мы должны все надежды возложить на этот символ сверхъестественных сил? Как он поможет нам добиться победы? Неужели он остановит огненные трассы пулеметов «Хеллкэтов»?

Как летчик-истребитель, я больше, чем кто-либо, привык полагаться на свои силы и свое мастерство, чтобы в воздушном бою избежать смерти, от которой нас много раз отделяют доли секунды. Я мог полагаться только на себя и своих ведомых, и всю помощь я получаю только от своих товарищей-пилотов. Если бы я бросался в бой, выкрикивая исторические фразы, я не прожил бы так долго. А теперь все это кардинальным образом переменялось. Мое искусство, помогавшее мне выжить в схватке с врагом, больше не требовалось. Ни один из 17 пилотов, стоявших перед командным пунктом, не питал даже тени надежды вновь увидеть своих товарищей. И на то, что он сам останется в живых.

Я страстно любил свою страну и, ни секунды не колеблясь, отдал бы жизнь, чтобы защитить Японию. Однако огромная пропасть отделяет воина, защищающего свою страну до последнего вздоха, и человека, бессмысленно жертвующего жизнью. Меня лично изречения древних воинов совсем не вдохновляли.

«*Ному Ами Дабуцу!*» Эта старая буддистская молитва говорит: «Я верую в Будду!» Именно эти слова бормотали мои люди в самый последний момент своей жизни, либо те, кто старался утешить умирающих. Я верил в Японию, но не в так называемого милосердного бога войны. Я желал умереть за свою страну, но только во имя своей веры, традиций самураев, как меня учили всю мою жизнь, как человек и как воин! <sup>[562]</sup>

Эти мысли вызвали у меня приступ гнева. Но когда из палатки вышел капитан 1 ранга Миура, чтобы обратиться к нам, я немного успокоился. Миура взобрался на небольшой помост, сложенный из



пустых ящиков. Он медленно и грустно оглядел всех летчиков, словно собирался проститься с ними навсегда.

«Сегодня вы атакуете врага. Отныне наши оборонительные битвы закончились. Вас отобрали среди всех летчиков авиаполка «Йокосука», самого знаменитого во всей Японии. Я верю, что ваши действия сегодня будут достойны имени и славных традиций вашей части».

Затем он явно заколебался, но после небольшой заминки продолжил: «Чтобы оправдать доверие, возложенное на вас, вы должны выполнить приказ, который отдаст вам командование. Вы не можете, я повторяю, вы не можете надеяться на спасение. Вы должны запомнить только одно слово: **«Атаковать!»** Вас всего 17 человек, и сегодня вы встретитесь с оперативным соединением, которое будут прикрывать сотни американских истребителей.

Поэтому вы должны забыть об индивидуальных атаках. Все вместе вы должны атаковать цель, как один человек. Вы должны лететь в сомкнутом строю. Вы должны с боем прорваться сквозь истребительную завесу и... — Здесь капитан 1 ранга Миура выпрямился и крикнул: — **вы все вместе должны спикировать на вражеские авианосцы!** Спикировать! Вместе с вашими торпедами, вашими жизнями и вашими душами».

Меня словно громом поразило. Что он говорит? Я не ослышался?.. «Нормальная атака будет бесполезной. Даже если вы сумеете прорваться мимо американских истребителей, вас наверняка собьют на обратном пути к острову. Ваша смерть не принесет пользы вашей стране. Ваши жизни будут потрачены впустую. Мы не можем позволить себе такое».

Голос Миуры снова загремел: «Пока вы не прорветесь к цели, пилоты истребителей не должны вступать в бой с вражескими самолетами. Бомбардировщики не должны <sup>[563]</sup> сбрасывать свои торпеды. Что бы ни случилось, вы должны держаться вместе, крыло к крылу! Никакие препятствия не должны помешать вам выполнить задачу. Вы должны пикировать группой, чтобы удар был

эффективным. Я знаю, что выполнить то, что я говорю, будет трудно. Это даже может показаться невозможным. Но я верю, что вы сумеете это сделать, и что вы это сделаете. Каждый из вас спикирует прямо на вражеский авианосец и потопит его». Еще минуту он смотрел на нас, а потом закончил: «Таков ваш приказ!»

Я был просто оглушен! И раньше нас отправляли в полеты, шансы на возвращение из которых были более чем призрачными. Но, по крайней мере, нам оставляли возможность сражаться за свою жизнь. Но впервые японским пилотам **приказали** провести самоубийственную атаку.

В нашем флоте существовало неписанное правило: если самолет в открытом море вдали от базы получает серьезные повреждения, пилот спикирует на вражеский корабль или транспорт, так как у него нет шансов вернуться домой. Не только наши пилоты так поступали. Это же делали американцы, немцы, англичане... и так всегда будет, пока человек летает и сражается. Но ни один японский командир еще не приказывал своим людям: «Пойди и умри!»

Знаменитый Корпус специальных атак камикадзэ был сформирован вице-адмиралом Такидзиро Ониси на Филиппинах 4 месяца спустя. Но перед тем, как отправить самолеты в последний полет, он опросил всех пилотов, находившихся под его командованием, и получил общие заверения, что они пожертвуют своими жизнями ради защиты своей страны, если это необходимо. Однако операции камикадзэ были тщательно спланированной кампанией, в них использовались самолеты специально спроектированные для таких атак. Причем во время первых атак самолеты, которые пикировали на вражеские корабли с бомбами на борту, сопровождали истребители «Зеро», <sup>[564]</sup> пилоты которых имели особый приказ вернуться на базу. Они действовали в качестве истребителей сопровождения и контролировали результаты атаки. На Иводзиме все обстояло прямо противоположным образом. Даже «Зеро», которые не несли бомб, были обречены на заклание. Капитан

1 ранга Миура, который отдал нам этот приказ, позднее погиб в бою. Адмирал Ониси совершил харакири после капитуляции Японии.

Слова Миуры вызвали настоящий шок у собравшихся пилотов. Какой бы ни была реакция людей, которым приказали пожертвовать жизнью, эта речь, манера, в которой она была произнесена, и выдающаяся отвага, которую Миура показал ранее в боях, вдохновили большинство летчиков. Они больше не смотрели на эту операцию сугубо отрицательно, как на полет без возврата. Ситуация изменилась. Теперь они **знали**, что не вернутся, и в людях появилась решимость. Уничтожение огромных вражеских кораблей и возможная смерть тысяч американцев более чем компенсировала бы гибель горстки летчиков.

Но я был в замешательстве. Меня охватило холодное, глубокое отвращение. Я не чувствовал ни ярости, ни отчаяния. Мое сердце и мои чувства словно заledenели. В памяти всплыло старинное изречение: «Самурай должен жить так, чтобы всегда быть готовым умереть».

Однако самурайский кодекс никогда не требовал, чтобы человек был постоянно готов к **самоубийству**. Существует огромная разница между намеренным лишением себя жизни и добровольным вступлением в бой, со всеми его смертельными опасностями. В последнем случае смерть является приемлемой и не вызывает сожаления. Человек живет, высоко подняв голову, точно так же он должен и умереть. Он не думает ни о личной славе, ни о чести страны, он просто жертвует ей самое дорогое, что у него есть. В горячке боя всегда было достаточно легко сражаться в самых неблагоприятных условиях, идти в атаку на численно превосходящего противника. Именно из таких вещей складывается жизнь профессионального воина. [565]

Но как можно спокойно и хладнокровно решиться покончить с собой?

Однако следует напомнить, что мы все еще служили на флоте, где приказ есть приказ.

После окончания речи Миуры воцарилась мертвая тишина. Отдав честь, капитан 1 ранга ушел, и пилоты собрались мелкими группами.

Я подозвал двоих летчиков, назначенных моими ведомыми. «Вы четко поняли приказ капитана 1 ранга?» Они кивнули. «Я верю, что вы готовы совершить то, что мы должны. Мой единственный приказ будет таким: оставаться рядом с моим самолетом, пока мы не прибудем в район цели. Ни в коем случае не ломать строй клина. Что бы ни происходило, держитесь за мой самолет».

Оба были совершенно серьезными. Юные старики! Им всего лишь по 20 лет!

Муто со своими ведомыми присоединился к нам. Муто весело улыбался и шутил: «Хорошо, если уж нам суждено умереть через несколько часов, я полагаю, нам следует получше узнать друг друга. Я хотел бы быть уверен, что хорошо запомнил ваши невзрачные физиономии». Его слова ослабили напряжение, мы рассмеялись и уселись на землю. Муто продолжал смеяться и шутить. Однако через несколько минут смех стал натужным, а шутки кончились.

Несколько пилотов, не попавших в список, подошли к нам. Они принесли скромные подарки, которые смогли найти среди своих пожитков: несколько сигарет, конфеты, бутылки содовой. Этими подарками они пытались подбодрить нас, сказать нам, что они жалеют о том, что мы, а не они выбраны для этой роковой атаки. Значение этих подарков нельзя было недооценить. Снабжение Ивод-зимы уже почти прекратилось, и мы знали, что значили эти скудные дары — все, что осталось у этих людей.

В их глазах ясно различалась печаль, которая сказала нам гораздо больше, чем могли сказать жалкие слова. Муто перестал шутить. Он сидел молча, погруженный в собственные <sup>[566]</sup> мысли. Казалось, в воздухе начали потрескивать электрические искры, такое напряжение возникло между нами.

Настало время отправляться в последний полет.

Остальные 3 пилота вышли из палатки, и мы направились к истребителям. Стоя рядом с самолетом, я посмотрел на свой парашют.

Затем все 9 пилотов, как один человек, дружно выкинули парашюты на вулканический пепел.

Мотор «Зеро» вдруг отказался заводиться. Я вертел ключ стартера вправо и влево. Наконец, он чихнул и отчаянно затрясся. Мотор был явно неисправен.

В течение 2 дней этот самолет участвовал в боях, и предельная мощность, которая требовалась в маневренной схватке, почти сожгла цилиндры. Когда я переключился с одного генератора на другой, пропеллер затрясся и едва не остановился, вместо того, чтобы лишь слегка замедлиться. Если бы я не использовал оба генератора, пропеллер не сдвинулся бы с места.

В обычных условиях я ни за что не попытался бы взлететь на самолете в таком состоянии. Но теперь? Я растерялся, Я посмотрел на остальные истребители. Механики хлопотали еще вокруг 4 самолетов. Не я один испытывал трудности.

Но требуется ли от самолета идеальное состояние? Сакаи, вспомни, что это полет в один конец. Тебе придется пролететь всего 450 миль, а не 900. Ты не вернешься с этого задания. Состояние мотора не так уж важно. Я решил подождать, пока мотор прогреется.

8 бомбардировщиков побежали по взлетной полосе один за другим. Затем первый «Зеро» вырулил на исходную позицию. Я медленно пополз за ним, мой ведомые пристроились ко мне.

По обе стороны взлетной полосы выстроились механики и остальные пилоты. Они сняли фуражки и размахивали ими, пока наши самолеты разбегались по дорожке и взмывали в воздух. Мы построились клиньями и повернули в ту сторону, где находился вражеский флот. [567]

Я сидел в кабине холодный и безжизненный, все чувства словно заledenели. Я оглянулся. Иводзима осталась крошечным пятнышком на горизонте и становилась все меньше и меньше, когда мы набирали высоту, пока не растворилась в бескрайнем океане.

Я почувствовал себя маленьким и ничтожным. Слабый человек на крошечном истребителе и бесконечный океан, расстилающийся внизу.

Я снова оглянулся, но уже не сумел различить Иводзиму. Горизонт мерцал и качался перед моим глазом. Я чувствовал себя дурно, у меня опять закружилась голова.

Призрачное лицо моей матери вдруг заполнило все небо. Видение, но какое реальное!

Она улыбалась мне. Она не знала, что я должен вскоре умереть, более того, убить сам себя. Я пристальнее вгляделся в ее лицо, и видение начало постепенно бледнеть и таять.

Ужасное одиночество сжало сердце ледяными клещами. Я затерялся в бескрайнем море. Всюду подо мной была только вода, а выше — безразличное небо. Горизонт, какой-то дымчатый и нереальный, мерцал вдали.

Я посмотрел на истребители впереди меня, на бомбардировщики впереди и внизу. Они показались мне неподвижными. Самолеты будто висели в воздухе, плавно покачиваясь, чуть поднимаясь и опускаясь на невидимых волнах. Неужели все это реально?

Я потряс головой, отгоняя наваждение. Музыка! Слушай! Пианино... «Лунная соната»... Хацуо играет ее для меня...

**Хацуо!** Возникло ее лицо... Снова видение? Музыка начала затихать, но потом зазвучала все громче и громче, больно ударяя по ушам.

Я так и не сказал ей ничего. «Хацуо, я люблю тебя!» — закричал я. Никто не знал об этом. Только я один. Я думал о ней... Я еще раз оглянулся, надеясь увидеть Иводзиму, но увидел только бесконечные ряды волн.

Музыка пропала. Воздух снова был чистым и прозрачным. Жужжание мотора громко отдавалось в ушах. «Зеро» <sup>[568]</sup> летели дальше в идеальном строю, словно связанные невидимыми нитями. Летели к своему огненному и кровавому концу.

Чувство одиночества пропало. Ты слишком впечатлителен, Сакаи, ругался я. Ты ведь пилот. Самурай. Ты должен сдерживать свои эмоции. Задание... делай то, что должен!

Я попытался спланировать свои последние мгновения в воздухе, обдумать, как лучше протаранить авианосец. Какая у него самая слабая точка? Труба? Спикировать в трубу? Или взять все 3 истребителя вместе и ударить по тонкой обшивке на ватерлинии? Надеяться, что на палубе будут выстроены заправленные самолеты с подвешенными бомбами? Спикировать на самолеты, взорвать их бомбы и топливные баки? Ведь тогда огромный корабль в 30000 тонн и тысячами человек команды в считанные мгновения превратится в пылающий, корчащийся, визжащий ад!

Океан колыхался подо мной. Быстро летели минуты, но вот мы увидели справа столб дыма, который трепал ветер. Дым медленно плыл над водой. Это был первый ориентир, остров Паган, поднимающийся на 300 футов из воды. Пустынная, безжизненная масса вулканических камней, подогреваемая внутренним жаром. Он напоминал изображения ада, которые я видел в буддистских книжках, когда был ребенком. Последний клочок земли, который я вижу в своей жизни, бурлит и клокочет, дышит огнем и дымом.

Еще через 40 минут перед нами на горизонте появились черные тучи. Они поднимались на огромную высоту над поверхностью, и океан под ними был исхлестан сильнейшим ливнем и вздыблен штормовым ветром. Я посмотрел на карту. Вражеское оперативное соединение, обнаруженное нашим самолетом-разведчиком, находилось как раз где-то в районе этих шквалов.

Когда мы оказались совсем рядом, я подумал об этих военных кораблях, которые где-то внизу борются со штормом. Все, кроме вражеских кораблей и последнего пике, <sup>[569]</sup> которое мне предстоит совершить, вылетело из головы. И возбуждение тоже улетучилось. Вернулись старые ощущения! Я думал только о бое, кораблях, моем самолете, пике и перехватчиках, которые могут появиться в любую минуту.

Мы уже находились в пределах радиуса действия вражеских истребителей. Они могут заметить нашу группу каждую секунду. И наши самолеты наверняка давно видны на экранах корабельных радаров.

8 бомбардировщиков пошли вниз, наши истребители следовали вплотную за ними. На высоте 16000 футов мы попали в тонкий слой облаков и несколько секунд летели в сплошной белой мгле, затем выскочили из нее и продолжили снижение.

Что-то ярко блеснуло на солнце на высоте 13000 футов. Там... впереди и в нескольких тысячах футов выше нас. Яркая вспышка повторилась. Это могло быть только солнце, отражающееся от крыльев самолетов.

Я увидел истребитель. «Хеллкэт». Его толстый фюзеляж и широкие крылья очень характерны. Вот он выскочил из облаков. За ним еще один. Еще. Сколько их там? Следить за ними! Мне показалось, что тучи пробивает бесконечная колонна истребителей, они появлялись один за другим. Я дал очередь из пушек, чтобы предупредить остальных пилотов. Командир эскадрильи и Мутто покачали крыльями в ответ. Американский радар совершенно точно определил нашу позицию. Колонна истребителей возникла из облаков всего в миле впереди нас и в полумиле выше.

Я попытался пересчитать вражеские истребители, когда они пробивали облачный слой. Насчитал 17 штук, а потом бросил. Они заметили нас! Семнадцатый истребитель, последний, который я успел отметить, резко перевернулся через левое крыло и вошел в пике. Остальные истребители немедленно повернули и последовали за ним.

Вспомнились слова Миуры: «...отказываться принимать бой... держаться вместе». [570]

Прекрасные слова. Но как? Посмотрите на эти истребители! «Хеллкэты» повсюду, многие выходят из пике, чтобы атаковать наши самолеты, а все новые и новые самолеты выскакивают из облаков у нас над головой. Вторая колонна американских истребителей, более



20 единиц, набросилась на тройку Мута. Еще одна колонна, более 30 самолетов, завершила пикировать, и теперь шла вверх, обстреливая бомбардировщики снизу.

Я затаил дыхание, когда «Хеллкэты» вцепились в бомбардировщики. Две ослепительные вспышки — и пропали первый и второй бомбардировщики. Они разлетелись на куски, уничтоженные взрывами собственных торпед. Ударная волна ощутимо подбросила мой самолет.

Теперь «Хеллкэты» оказались на дальности выстрела от тройки Мута. 3 «Зеро» выполнили крутую петлю, уклоняясь от американских истребителей. Они не пытались стрелять в ответ, как могли бы. Я в бессильной злобе ударил кулаком по стеклу. Мута упустил такую возможность! Он мог сделать правый вираж и без труда сбить пару истребителей, ничем не рискуя.

Еще одна колонна «Хеллкэтов» неслась на мою тройку. Я взял ручку на себя, заводя истребитель в мертвую петлю. Мои ведомые повторили маневр. Но американская колонна была слишком длинной. Когда мы вышли из петли, то увидели несколько истребителей, несущихся на нас. Их крылья сверкали огоньками пулеметов.

Я сделал вираж. Быстрее. Еще истребители. Новая петля.

Дважды.

Левый вираж.

Выровняться. Снова идут. Да сколько же их?

Вверх и назад.

«...отказываться принимать бой...»

Вы можете выполнять приказ лишь до известного предела. Я уже не мог следовать приказу. Только не сейчас. Небо буквально кишит «Хеллкэтами», и я не смогу уклоняться бесконечно. <sup>[571]</sup>

Я бросил истребитель в крутой правый вираж и погнался за пикирующим «Хеллкэтом». Он буквально налетел на мои снаряды. Истребитель сначала подскочил вверх, а потом рухнул в океан, волоча за собой хвост густого дыма.

У меня не было времени следить за ним. Я резко толкнул педали и дернул ручку на себя. Вовремя! «Хеллкэт», словно бешеный, пронесся мимо моего «Зеро». Они продолжали атаковать, один за другим.

У меня даже не было времени сбросить подвесной бак. Затем длиннейшая колонна все-таки закончилась, умчавшись вниз к океану, чтобы начать набор высоты и повторить атаку. Я дернул ручку, и бак отвалился. Я повернул назад. Мои ведомые еще были со мной. Хорошо! Они следовали моим инструкциям буквально, видя только мой самолет и повторяя все мои маневры.

Я весь взмок. Иногда я пытался стереть пот со лба, но времени на это не было. Все 16 истребителей колонны, которая атаковала мои самолеты, завершили пикировать, выполнили разворот с набором высоты и снова неслись на нас.

Снова бесконечные пике, петли, скольжение, перевороты и виражи. Ручку вперед, назад, вправо, влево. Педали. Разворот. Яркие сверкающие трассы. Они промазали. И снова промазали. Американские пилоты стреляют отвратительно.

Я глянул на бомбардировщики. Там продолжалась бойня. Тихоходные, неуклюжие с подвешенными торпедами, они беспомощно позли вперед, лишившись прикрытия «Зеро», которые были вынуждены вести отчаянную борьбу за собственное спасение.

Еще один шар огня полыхнул в небе. Это взорвался еще один торпедоносец.

Менее чем за минуту погибли 7 бомбардировщиков. Ни кусочка фюзеляжа, ни кусочка крыла — не осталось ничего. 7 бомбардировщиков были испепелены 7 вспышками. [572]

«Зеро» пришлось ничуть не лучше. Я видел, как 2 истребителя, охваченные пламенем, закувыркались вниз. Пилоты даже не пытались выпрыгнуть. Они остались в кабинах и сгорели заживо.

И я не сумел заметить, чтобы хоть у одного «Хеллкэта» возникли проблемы. Если не считать сбитый мною истребитель, все остальные «Хеллкэты» остались целы. У нас не было почти никаких шансов

избежать боя, попытавшись переманеврировать эту орду истребителей, которая могла повторить любой наш разворот. «Хеллкэты» были такими же подвижными, как наши самолеты, но при этом гораздо быстрее. Они быстрее набирали высоту и быстрее пикировали. Нас спасала только неопытность американских пилотов. Если бы они были хоть немножко лучше, все «Зеро» были бы уничтожены менее чем за минуту. Сейчас я видел в небе только свою тройку. Все остальные японские самолеты куда-то пропали. Зато «Хеллкэты», наоборот, присоединились к 16 самолетам, гонявшимся за нами.

Сверкающие синие крылья и белые звезды. На крыльях мигают огоньки выстрелов. Выше нас. Ниже нас. Справа и слева. «Хеллкэты» буквально повсюду.

Все это напомнило мне Лаэ, когда 12 наших истребителей пытались сбить один бомбардировщик. От излишнего рвения мы мешали друг другу. Теперь с «Хеллкэтами» происходило то же самое. Никакой организованности. Они бешено метались из стороны в сторону, вынужденные прекращать стрельбу, чтобы не сбить своих, и при этом увернуться от огня собственных товарищей. Я видел, как один истребитель гнался за нами, ведя огонь из пулеметов, но был вынужден судорожно сворачивать, потому что сбоку вылетел другой «Хеллкэт», совершенно его не замечая.

Только их чрезмерное возбуждение спасло нас. Мы летели внутри клубка огромного числа «Хеллкэтов». Вражеские истребители гораздо больше времени тратили на то, чтобы увернуться друг от друга, чем на то, чтобы стрелять <sup>[573]</sup> по нам. Но я не видел способа выйти из боя. Мы находились в 400 милях от Иводзимы и всего лишь в 50 милях от американских авианосцев, которые мы даже не смогли увидеть. Но если бы мы даже отыскиали их, прорваться мимо 60 «Хеллкэтов», которые были гораздо быстрее «Зеро», было совершенно невозможно.

Судьба дала нам слабый шанс. Вертящийся клубок воздушного боя прикатился к большому кучевому облаку.

«Хеллкэт» бросился в сторону, открыв брешь в сплошной стене кружащихся истребителей. Я повернул в эту сторону и изо всех сил толкнул ручку вперед, пикируя на максимальной скорости, чтобы укрыться внутри облака. Короткий взгляд назад. Оба моих ведомых все еще следуют за мной. В следующие несколько минут мир словно взбесился. Я ничего не видел, кроме клочьев тумана, которые проносились за стеклами кабины. А затем все кончилось. Я проткнул облако насквозь и снова взял «Зеро» под контроль. Я начал разыскивать свои 2 «Зеро» и увидел их значительно ниже. Они беспомощно кувыркались, но через несколько секунд пилоты вывели истребители из штопора и пошли вверх, чтобы пристроиться ко мне.

«Хеллкэтов» в небе больше не было. Мы стряхнули их с хвоста.

Какая злая ирония в том, что мы остались живы! Мы избежали почти верной смерти, только чтобы умереть. Мы построились клином и опять повернули на юг. Мы были рады своему спасению, но будущее не сулило нам ничего хорошего.

Когда мы приблизились к вражескому флоту, тучи сгустились еще больше. Пространство между нижней кромкой облачности и морем теперь составляло не более 700 футов.

На нас обрушилась сплошная стена дождя такой силы, что «Зеро» несколько раз опасно сваливался на крыло под тяжестью воды, которая висела на нем, словно гиря. Мы продолжали лететь вперед. Но тучи спускались все ниже к океану. Мы тоже были вынуждены спускаться, <sup>[574]</sup> чтобы проскочить под грозовым фронтом. В конце концов, мы оказались всего в 60 футах над водой, сплошь покрытой белыми клочьями пены.

Шторм разбушевался не на шутку. Вой ветра уже перекрывал рев мотора. «Зеро» раскачивался и вздрагивал, когда дождь принимался молотить по крыльям и фюзеляжу. Сплошные потоки воды заливали лобовое стекло, полностью закрывая обзор.

Спуститься ниже мы уже не могли. Вдобавок мы ослепли. Я видел только струи дождя вокруг себя, которые прижимали нас к поверхности океана. Волны уже смешались с дождем. Еще один фут

вниз — и мы просто рухнем в море. Прошли 30 минут. Если верить моей карте, я находился прямо над вражеским соединением. Но мы не видели никаких признаков огромного флота.

Небо стало еще темнее. К 19.00 я начал беспокоиться. Даже если мы сумеем снова прорваться сквозь ливень, быстро сгущающиеся сумерки укроют вражеские корабли от нас. При этом следовало учесть, что стояло новолуние.

Решение пришлось принимать немедленно. Если мы полетим дальше, то просто израсходуем топливо, так ничего не обнаружив в темноте. Это будет совершенно бессмысленная смерть.

Я глянул на 2 истребителя, приклеившиеся к моему хвосту. А как эти 2 человека? Они безропотно следовали за мной, готовые принять любое мое решение. Если я спикирую вниз и врежусь в воду, они ни на секунду не замедлят последовать за мной. Их судьба в моих руках и на моей совести.

Имеет ли смысл лететь дальше? Нырнуть в океан и позволить людям на Иводзиме **думать**, что мы либо протаранили вражеские корабли, либо погибли в бою, пытаюсь сделать это? Разве это достойно?

Нет! Я посмотрел на компас и лег на обратный курс. Мои ведомые повернули следом. Я даже не знал точно, где нахожусь в этот момент. Сначала горячка боя, потом проход сквозь грозу. Я мог оказаться где угодно... развернувшись, <sup>[575]</sup> я могу взять курс на юг, а не на север, и полететь от Иводзимы, а не к ней. Но я должен попытаться.

В памяти всплыли мрачные слова капитана 1 ранга Миуры: «Вы должны спикировать на вражеские авианосцы все вместе!»

Я чуть было снова не повернул на поиски вражеских кораблей. Ведь я был офицером Императорского Флота, который обязан повиноваться приказам. Для офицера обсуждать приказ, даже самый неразумный, просто немыслимо. Если же мы вернемся домой, как я смогу смотреть в лицо командиру полка, задание которого я не выполнил?

Это была тяжелая борьба. Я весь истерзался сомнениями. Но теперь, много лет спустя, я понимаю, что действовал единственно правильным способом. И даже сегодня я не могу найти слов для описания внутренней борьбы с постулатами жесткой и жестокой дисциплины, накрепко вколоченными мне в голову. В эти ужасные моменты я отчаянно сражался, чтобы порвать стальные цепи дисциплины.

Даже если бы мы трое нашли вражеские корабли, даже если бы мы прорвались сквозь заслон истребителей, даже если бы мы спикировали точно на цель, чего мы смогли бы добиться? Ъ маленьких легких истребителя, которые не имеют бомб и несут лишь горстку 20-мм снарядов и пулеметных патронов, какой вред причинит их взрыв? Эти два молодых пилота позади меня вверили мне свои жизни. Они показали выдающееся мастерство, вместе со мной прорвавшись мимо огромной стаи «Хеллкэтов». Не колеблясь, они последовали за мной в самое сердце грозы. Они заслужили лучшей участи, чем уйти вместе с обломками своих самолетов на дно океана. Они принадлежат Японии. Они заслужили возможность летать и сражаться дальше.

Итак, я принял решение. Однако нас еще ждал долгий и опасный полет, гораздо более опасный, чем я представлял себе. Так и не был решен вопрос с определением <sup>[576]</sup> места. Наши моторы были далеко не в лучшем состоянии. Особенно плохим был самолет морского летчика 2 класса Хадзимэ Сига. Сильнейшие воздушные вихри внутри грозового облака сорвали капот с мотора на его самолете. Я помахал ему рукой, приказывая пристроиться рядом со своим истребителем, и пилот жестами показал, что с его мотором не все в порядке, и он может отказать в любую секунду.

Что я мог сказать ему? Я махнул рукой назад, приказывая пристроиться ко мне. Самолет морского летчика 2 класса Идзи Сирай был в лучшем состоянии. После того, как Сига занял свое место, Сирай пристроился ко мне с другой стороны.

Несколько минут я уточнял свой курс по заходящему солнцу, которое теперь ярко сверкало сквозь рваные тучи. Мы проскочили сквозь шквал, и с каждой минутой погода делалась все лучше.

Время тянулось медленно. Снова я оказался в положении, которое ненавидят все летчики — в открытом океане при сгущающихся сумерках. У меня не было никакого способа уточнить свое положение, запас топлива подходил к концу, а наш аэродром наверняка был надежно затемнен, чтобы укрыть его от вражеских бомбардировщиков.

Я удивлялся тому, что мотор продолжал работать без перебоев. Один генератор сгорел, но сердце самолета упорно продолжало биться.

Я постарался принять меры для экономии топлива, как делал 2 года назад, когда возвращался от Гуадалканала в Рабаул. Я не знал, сможет ли изношенный мотор работать в критическом режиме, но меня мало беспокоило, что он может отказать. Я просто попытался, и этого было достаточно. Если мотор потеряет мощность, тогда я избежну сцены, которой с каждой секундой боялся все больше: объяснений после возвращения. Ведь я потеряю честь, если вернусь на Иводзиму. Это меня очень беспокоило. Я с ужасом представлял, как буду стоять перед капитаном 1 ранга Миурой. [577]

Через 2 часа после того, как я повернул обратно к Иводзиме, океан полностью скрылся в темноте. Я не видел под собой совершенно ничего, лишь звезды ярко сверкали в черном небе. Прошел еще почти час. Это был конец. Наступил роковой момент. Если я взял правильный курс, Иводзима сейчас будет подо мной. Если же нет... по крайней мере, я не успею почувствовать, что вода холодная, когда «Зеро» рухнет в океан.

Прошли еще несколько минут. Я вглядывался в горизонт, надеясь увидеть хоть что-то, хотя бы черный силуэт на фоне звездного неба. И что-то там действительно было. Что-то большое, черное, неправильное, круто срезанное с одной стороны. **Иводзима!** Мы вернулись!

Я пошел на снижение, Сига и Сираи последовали за мной. Иводзима лежала, погруженная во мрак, пока мы кружили над ней. Затем в темноте возникли 4 слабых огонька. Наши волшебные маяки. Это были фонари, горящие вдоль главной полосы. Миганием они передали приказ садиться. Люди на острове узнали гул наших моторов. Я ощутил огромное облегчение, ужасное напряжение, терзавшее меня последние 3 часа, в один миг улетело прочь.

4 слабые лампы едва освещали полосу. Обычно мы использовали 20, но остальные были уничтожены во время бомбардировок. 4 из 40, на которые я рассчитывал! После того, что мы уже преодолели, нам предстояла посадка в полной темноте. Наконец я сел, и «Зеро» покатился по полосе. Ведомые удачно сели следом за мной, и фонари тут же погасли.

Толпа пилотов и механиков бросилась к нашим самолетам. Какое-то время я оцепенело смотрел на них. Я не мог взглянуть им в глаза. Я спрыгнул на землю и побрел к командному пункту. Никто не попытался остановить меня, когда я шел сквозь толпу, не глядя по сторонам. Люди понимали мои чувства, они отступали в сторону, когда я шел по аэродрому вместе со своими двумя ведомыми.

В темноте я споткнулся о кого-то. Пришлось сделать шаг назад. Ни движения, ни слова. «Кто это?» — спросил я. <sup>[578]</sup>

Ответа не последовало. Я подошел к человеку, распростертому на земле. С трудом, но я все-таки различил мундир летчика. Я наклонился и взглянул ему в лицо.

«Муто!»

Летчик отрешенно сидел, положив голову на руки.

«Муто, ты ранен?»

Несчастный поднял голову и посмотрел на меня. «Нет, я не ранен», — медленно произнес он.

Затем он поднялся на ноги и с удивлением уставился на Сигу и Сираи, которые стояли позади меня. «Ты... ты вернулся со своими ведомыми», — прошептал он.



Затем он снова устался в землю, бессмысленно бормоча: «Сакаи... Сакаи... Плюнь на меня, друг. Плюнь на меня».

Слезы текли у него по лицу. В отчаянии Муто закричал: «Я был вынужден вернуться. **Один!**»

На земле перед Муто лежали подарки, которые принесли ему другие пилоты, когда его одинокий истребитель появился над островом и приземлился. Снова те же скромные дары, теперь они были попыткой утешить отвергнутого пилота.

Я схватил его за плечи. «Я знаю, что ты чувствуешь, Муто. Но сейчас ничего нельзя сделать. Уже поздно. С этим покончено. Все в прошлом».

Я слегка встряхнул его и указал на командный пункт. «Муто, идем туда вместе».

Он кивнул. Мы не могли смотреть друг на друга. А затем у меня внутри что-то лопнуло. Внезапно холодная злость на все, что мне пришлось пережить в этот ужасный день, охватила меня. Я подумал о Муто, таком великолепном в воздухе, блестящем асе, готовом сражаться везде и всегда... А сейчас я видел жалкого, униженного человека, боящегося показаться трусом, хотя его отправили с идиотским заданием.

Я вынесу все, что бы там ни случилось. Если кто-то на старших офицеров попытается сорвать свой гнев на молодом пилоте, ударив его, я отброшу прочь все правила и <sup>[579]</sup> приличия и просто изобью его до полусмерти. Я не понимаю толком, что вызвало этот приступ бешенства. Еще секунду назад я боялся предстать перед командиром, а теперь буквально дымился от злости.

Капитан 1 ранга Миура неподвижно сидел у себя за столом. Он внимательно выслушал все, что я рассказал ему. О стоях «Хеллкэтов». О горящих истребителях, которые ничего не могли. О взрывающихся бомбардировщиках, которые погибали один за другим, 7 самолетов за минуту.

Миура поднял глаза и пристально посмотрел на меня. «Спасибо, Сакаи», — тихо произнес он. И все.

Затем заговорил Мута. Большинство из того, что он сказал, подтверждало мои слова. И снова капитан 1 ранга произнес только два слова: «Спасибо, Мута».

Мы отдали честь и шагнули назад. Миура сидел, не двигаясь, его лицо потемнело, в глазах проступила боль. Я почувствовал жалость к человеку, который приказал своим летчикам лететь на операцию, обреченную на провал еще до начала. Однако он сделал так, потому что считал, что иного выбора у него нет. Поэтому что так было лучше для Японии. Только сейчас капитан 1 ранга Миура позволил себе пожалеть летчиков, которые не вернулись.

Сига и Сирай вышли из палатки следом за нами. Тут прибежал еще один человек — капитан 2 ранга Накадзима. Он схватил меня за плечи и с явным облегчением воскликнул: «Сакаи! Я отчаялся увидеть тебя вновь».

«Но...» — запротестовал было я.

Он прервал меня раньше, чем я успел сказать что-либо: «Тебе не нужны никакие оправдания. Неужели ты думаешь, что я так плохо тебя знаю? Все на острове знают, что произошло сегодня, и единственное, что важно для тебя — ты вернулся. Не обвиняй себя! У нас еще будет шанс, мы еще нанесем удар. Это хорошо, что ты снова здесь, Сакаи. Очень хорошо».

Слова Накадзимы растопили лед в моем сердце. Он все прекрасно понял. Я был не одинок в своих переживаниях. <sup>[580]</sup> Но даже его теплые слова не смогли полностью погасить гнев, душивший меня.

Подошли остальные летчики, протягивая сигареты и конфеты, которые они нашли. Кто-то уже побежал к казармам и вернулся с подогретым ужином. Пилоты принесли несколько банок консервов, которые сумели каким-то чудом раздобыть на острове.

Мы смогли только поблагодарить и отказались. Я не смог бы протолкнуть себе в горло ни куска.

Через час прибежал ординарец. Он запыхался, так как путь от радиорубки был неблизким. Задыхаясь, он крикнул: «Только что

пришло сообщение с южного аэродрома. Один из бомбардировщиков сел там. Экипаж цел».

Еще один человек сегодня пережил то же самое! Пилот сбросил торпеду и вернулся, прекрасно понимая, что и за 1000 лет он не сумеет прорваться сквозь стену «Хеллкэтов».

Новость ослабила давящее напряжение. Было неплохо узнать, что не только Муто и я порвали сегодня стальную цепь традиций и приказов.<sup>[581]</sup>

## ГЛАВА 28

Американское оперативное соединение не дало нам времени горевать над своей неудачей. На следующий день после нашего возвращения из злосчастного полета противник приветствовал нас грохотом орудий 16 военных кораблей, крейсирующих вокруг острова.

Отделившись от главных сил флота, 8 крейсеров и 8 эсминцев, не торопясь, направились к Иводзиме. Дав для пристрелки несколько залпов, корабли подошли к острову вплотную и открыли огонь в упор.

В течение 2 дней мы прятались, как крысы, пытаясь зарыться как можно глубже в колючий вулканический пепел Иводзимы. В течение 48 часов американские корабли лениво разгуливали взад и вперед. Их борта озаряли вспышки выстрелов, после которых на остров с воем обрушивались массы стали. Взрывы сотрясали остров от края до края.

Никогда в жизни я еще не чувствовал себя таким беспомощным, таким крошечным, как в эти 2 дня. Мы совершенно ничего не могли сделать, мы никак не могли отогнать противника. Люди стонали, кричали, ругались, потрясали кулаками и мечами, но многие из них падали на землю, захлебнувшись кровью из разорванного горла.

Буквально все постройки на Иводзиме были разнесены в щепки. Не уцелело ни одного здания. Ни одной палатки. Были уничтожены даже самые жалкие хижины. Все было разбито вдребезги. 4

истребителя, вернувшиеся из <sup>[582]</sup> последнего вылета, превратились в кучи пылающих обломков.

Несколько сот пехотинцев и моряков погибли, еще больше были ранены. Мы остались без всяких припасов. У нас не хватало снарядов.

Иводзима лежала оглушенная и беспомощная. В ушах стоял непрерывный звон от взрывов тысяч снарядов, которые обрушились на наш крошечный остров. Для защиты такого важного пункта, каким являлась Иводзима, осталось менее батальона пехоты.

Но даже эти солдаты находились в состоянии шока, оглушенные ужасным обстрелом, который они пережили. Их сознание помутилось, они отвечали совершенно невпопад.

Иводзиму можно было взять голыми руками.

Морские летчики, пережившие чудовищный обстрел, чувствовали себя не лучше. Многие также были оглушены и контужены. Нас осталось совсем немного, но мы были полны решимости защищать остров от вражеского десанта до последнего человека. Все верили, что высадка последует в ближайшие часы, в лучшем случае — через пару дней. Из летчиков, оставшихся без самолетов, мы сформировали крошечную «роту морской пехоты». Наша группа поклялась драться до последней капли крови рядом с пехотинцами. Мы получили винтовки и патроны и внутренне смирились с тем, что вскоре остров падет.

Да и как мы могли сомневаться в неминуемой гибели? Американцы к этому времени уже наверняка захватили Сайпан. Они обладали абсолютным господством в воздухе. Их военные корабли разгромили наш флот и нахально вертелись рядом с Иводзимой. Так разве они не сумеют сломить нашу хлипкую оборону?

Иводзима по радио отчаянно требовала подкреплений из Йокосуки. Нам требовались истребители. Нам требовалось все, что только могло летать! Но Йокосука ничего не могла прислать. 30 «Зеро», на которых мы прилетели на Иводзиму, оказались **последними** имеющимися <sup>[583]</sup> истребителями. Больше не

осталось ни одного. Верховное командование в Токио охватили паника и замешательство.

Но однажды утром после очередного опустошительного обстрела нас разбудили радостные крики. Флот не сумел найти для нас самолеты, но все-таки о нас не забыли. На горизонте показались несколько транспортных кораблей, направляющихся к острову. Мы выскочили на берег, крича и смеясь от счастья. Фортуна неожиданно улыбнулась нам. Но тут мы увидели столбы огня и воды на месте кораблей. Американские подводные лодки караулили возле острова, ожидая именно такой операции.

Последняя катастрофа оказалась решающей. Всем нам стало ясно, что мы сможем оказать только символическое сопротивление, и американцы буквально через час или два после высадки полностью овладеют Иводзимой. Буквально все, кто тогда находился на этой проклятой богом куче вулканической лавы с горячими серными источниками, ждали этого. Но мы ошиблись. Кто же мог предвидеть, что американцы упустят бесценную возможность захватить остров с минимальными потерями? Мы были абсолютно уверены, что жить нам осталось лишь несколько дней.

Но американцы так и не появились. Наблюдатели, размещенные по всему периметру острова, круглосуточно с тревогой осматривали горизонт. Но даже со склонов горы Сурибати не был виден флот вторжения. Не раз издерганным и перенервничавшим наблюдателям **казалось**, что вдалеке появились корабли. И тогда колокола, барабаны, горны поднимали страшный шум. По тревоге мы выскакивали из своих нор, готовые сражаться, хватали винтовки, но... Но ничего не происходило.

В то время мы не знали, что американцы уже повернули к Филиппинам. Они вернулись к Иводзиме только через 8 месяцев. Но за это время командование перебросило на остров дивизию генерал-лейтенанта Тадамати Курибаяси, насчитывавшую 17000 солдат, а также почти <sup>[584]</sup> 6000 моряков. Курибаяси превратил Иводзиму в мощную крепость, построив множество дотов, соорудив

разветвленную систему пещер и глубоких тоннелей. На остров было загнано столько солдат, сколько вообще могло разместиться на Иводзиме.

Многие японские военные лидеры позднее заявляли, что война кончилась бы гораздо раньше, если бы американцы высадились на Иводзиме в июле 1944 года, а не в феврале 1945 года. Они считали высадку на Филиппинах крупной и дорогостоящей операцией, которую американцы провели успешно, но которая имела мало значения. Она лишь незначительно приблизила поражение Японии, которое уже вполне отчетливо вырисовывалось в перспективе.

Долгожданная высадка состоялась 19 февраля 1945 года, причем для ее проведения пришлось привлечь огромные силы. Согласно американским отчетам, флот вторжения состоял из 495 кораблей, в том числе 17 авианосцев. По официальным данным, в налетах на Иводзиму участвовали 1170 истребителей и бомбардировщиков.

На остров были высажены 75144 человека, но американцам пришлось выдержать самую жестокую битву за все время войны на Тихом океане. Они потеряли 5324 человека убитыми и около 16000 ранеными. Остров был объявлен полностью захваченным 16 марта, когда были уничтожены последние японские защитники.

После нескольких ложных тревог пришла радиোগрамма из Йокосуки, которая удивила нас. Командование сообщило, что все пилоты и командиры авиационных частей должны вернуться в Японию на транспортных самолетах, которые уже отправлены на остров.

Неожиданное помилование обрадовало летчиков. Мы уже приготовились погибнуть в бою, а нам снова даровали жизнь! Мы побросали винтовки и помчались на главную взлетную полосу, чтобы вместе с механиками и техниками <sup>[585]</sup> побыстрее засыпать сотни воронок, которые усеяли ее.

Мы даже не могли надеяться на подобное чудо, поэтому после разгрома 4 июля и не пытались ремонтировать полосу. Вместе с другими пилотами я превратился в кули. Мы работали до упаду.

Разумеется, не все были рады. Кое-кому предстояло остаться на острове — наземному персоналу, пехотинцам. Ни один из них не произнес ни слова осуждения, но все было совершенно ясно написано на их лицах.

Ближе к вечеру приземлился первый из транспортных самолетов. Это были старые бомбардировщики, которые летели над самой водой, чтобы избежать обнаружения радарными американских кораблей, которые вполне могли находиться где-то рядом. Йокосука хотела избежать случайностей. Нам еще крупно повезло, что ни один «Хеллкэт» не появился, когда садились и взлетали эти самолеты. На Иводзиму прибыли 7 двухмоторных бомбардировщиков, чтобы забрать летчиков в Японию.

Но даже теперь дала знать о себе жесткая кастовая система. В самом отчаянном положении все равно продолжали проявляться вековые традиции. Все эвакуируемые садились в самолеты строго по старшинству. Никакие другие факторы в расчет не принимались.

Моя группа из 11 уоррент-офицеров и рядовых была последней. Предстояло вывезти так много офицеров, что нам просто не осталось места. Мы мрачно проводили взглядами последний самолет, поднявшийся в воздух и направившийся в сторону Японии.

Но на следующий день на Иводзиму прилетел один самолет, чтобы забрать нас. Я не поверил своим глазам, когда это летучее ископаемое появилось на взлетной полосе. Мало того, что самолет был устаревшим. Ему настоятельно требовался ремонт, так как он явно был неспособен летать. Самолет едва дотянул до Иводзимы. После того, как 11 человек поднялись на борт, он заскрипел и подозрительно осел. Для начала он не смог набрать взлетную <sup>[586]</sup> скорость, и пилоту пришлось рулить назад. При этом один мотор чихал и плевался дымом.

В течение 2 часов механики молча работали, чтобы привести его в порядок. Эти 2 часа показались нам целыми неделями. Мы постоянно посматривали в небо, опасаясь, что там появятся

«Хеллкэты», и пулеметные трассы разрежут на куски бедный старый самолет. Один-единственный истребитель мог обречь всех на гибель.

Наконец механики закончили, и мотор заработал настолько гладко, насколько позволяли его изношенные детали. Механики выглядели настолько несчастными, что я не выдержал. Поднимаясь на борт самолета, я обернулся и крикнул: «Мы вернемся! Вернемся, как только получим новые истребители!»

Через 10 минут после того, как мы поднялись в воздух, наш самолет отчаянно затрясся. Вибрация была настолько сильной, что у нас застучали зубы. Я посмотрел в иллюминатор на правый мотор. Он буквально норовил выскочить из своей гондолы. Как эта старая развалина собирается пролететь 650 миль, отделяющих нас от Японии?

Второй пилот, молодой мальчишка лет 20, выглянул из пилотской кабины. «Уоррент-офицер Сакаи? Не будете ли вы любезны пройти сюда и помочь нам?» Он был бледен и трясся почти так же сильно, как самолет.

Я знал ответ еще до того, как он кончил говорить. «Поворачивайте назад. На этом моторе мы никогда не долетим до Японии. Лучше вернуться и отремонтировать его, как следует», — резко бросил я.

Экипаж повиновался беспрекословно. Вернувшись на Иводзиму, мы тщательно осмотрели неисправный мотор. Судя по всему, у него были неисправны свечи. Мы поставили новые и снова взлетели.

Бомбардировщик медленно полз в сторону Японии. Но наши тревоги совсем не закончились. Примерно через полтора часа мы попали в сильную грозу. Струи воды хлестали по нашей летучей развалине. Самолет тек, как решето. Снова появился второй пилот и пригласил меня в кабину. <sup>[587]</sup>

Первый пилот был лишь немного старше — 22 года в лучшем случае. «Господин уоррент-офицер, следует нам попытаться подняться над тучами, или лучше лететь ниже их?»

«Спускайтесь», — приказал я.



Гроза не утихала, временами видимость падала до нуля. Она была почти такой же сильной, как шторм, в который мы попали несколько дней назад, пытаясь отыскать американское оперативное соединение возле Сайпана. Убийственные воздушные потоки швыряли бомбардировщик из стороны в сторону, его кидало вверх и вниз. Мы опускались все ниже и ниже, пока самолет не начал буквально скользить по гребням волн.

У пилота по лицу текли струйки пота, и он начал понемногу паниковать. Бледный, как мел, он повернулся ко мне и плаксиво спросил: «Где мы сейчас?»

Это был самый глупый вопрос, который я когда-либо слышал от пилота. Несколько секунд я от изумления не мог произнести ни слова. Затем я рявкнул: «Вон из кресла! Я поведу самолет!» Он не стал тратить время на споры и моментально уступил мне место.

Лететь пришлось вслепую. Еще 90 минут я вел неуклюжий самолет сквозь ветер и дождь, ничего не видя. А потом показались знакомые очертания земли к югу от Токийского залива.

Крики радости потрясли бомбардировщик. Вопили и экипаж, и пассажиры.

Мы приземлились на бомбардировочной авиабазе Кисарадзу на другой стороне бухты напротив Йокосуки. Я посмотрел на просторный аэродром. Япония! Я снова дома! На родной земле! А ведь я столько раз был совершенно убежден, что больше никогда ее не увижу. Как здесь все отличается от Иводзимы, где мы были всего несколько часов назад!

Для меня и 10 остальных летчиков, которые вырвались из вулканического ада, чистая и свежая пресная вода казалась самой желанной вещью в целом мире. Вода, которая <sup>[588]</sup> не имеет гнусного привкуса серы, которая не протухла в цистернах. Все мы дружно бросились к водопроводному крану возле вышки управления полетами. Мы открутили вентиль и принялись жадно глотать холодную влагу. Я пил и пил, наслаждаясь невыразимым вкусом воды, которая омывала иссохшее и горящее горло, возвращая жизнь.

Но Иводзима все-таки осталась с нами. Мы с Муто одновременно подумали об одном и том же, и сразу не смогли сделать ни одного глотка больше. Мы подумали о своих товарищах, которые умерли несколько дней назад от ран, полученных во время обстрела. Они глотали едкую вулканическую пыль и хрипели в агонии: «Воды! Воды!» Но воды там не было ни капли. [589]

## ГЛАВА 29

Через месяц после возвращения в Йокосуку я был произведен в энсайны. После 11 лет военной службы я достиг статуса кадрового офицера. Это был настоящий рекорд для японского флота.

Несколько человек, которые погибли в сверхмалых подводных лодках при атаке Пирл-Харбора, получили повышение на 2 звания и перешли в офицеры через 10 лет после начала службы. Однако это награждение находилось в соответствии с традициями, так как повышение в звании было произведено посмертно. Я был первым из рядовых японских матросов, который сумел получить звание кадрового офицера — живым! — всего через 11 лет.

Меня вместе с Муто перевели в авиаполк «Йокосука». Нас не отправили обратно на Иводзиму. Нехватка пилотов и самолетов была настолько острой, что верховное командование было просто вынуждено оставить остров без защиты с воздуха.

К этому времени стало ясно, что следующую высадку противник произведет на Филиппинах. Поэтому именно туда начали отправлять всю имеющуюся авиацию. Мы попрощались с капитаном 2 ранга Накадзимой, когда он улетел, чтобы занять новую должность в Себу.

Мое новое назначение мне исключительно понравилось, особенно после жестоких поражений, которые мы потерпели на Иводзиме. Кроме обязанностей инструктора [590] и обучения молодых пилотов, я также стал летчиком-испытателем.

Верховное командование приказало развернуть массовое производство новых истребителей для замены «Зеро». Теперь даже самый тупой штабной офицер не мог отрицать, что некогда

всемогущий «Зеро» потерял свое жало и безнадежно уступает новым истребителям противника. На Марианских островах и во время других сражений в воздухе Грумман F6F «Хеллкэт» доказал свое полное превосходство над «Зеро».

С юга Тихого океана приходили тревожные сообщения о новых моделях истребителя P-38 «Лайтнинг», они значительно превосходили первые, с которыми мы столкнулись в 1942 году. С новыми моторами «Лайтнинг» заметно улучшил свои качества. Если огромный самолет двухбалочной схемы вдруг ввязывался в маневренный бой, качества «Зеро» давали ему решающее преимущество. Однако «Лайтнинг» имел огромную скорость, потрясающие летные характеристики на большой высоте, высокую скорость пикирования и высокую скороподъемность, что для пилотов «Зеро» представляло неразрешимую проблему. Пилоты P-38, летящие на большой высоте, сами выбирали, где и когда они хотят сражаться... с катастрофическими для нас результатами.

Не меньше неприятностей доставил истребитель Чанс-Воут F4U «Корсар». Этот авианосный истребитель с характерным крылом «обратная чайка» действовал в основном с береговых аэродромов. «Корсар» не обладал такой же маневренностью, как «Хеллкэт», но за счет исключительно мощного мотора еще больше превосходил «Зеро» в скорости и при пикировании развивал совершенно немыслимые скорости.

Наши армейские пилоты из Бирмы сообщили, что встретили еще один новый вражеский самолет P-51 «Мустанг», которые еще сильнее превосходил «Зеро». «Мустанги» дебютировали в ноябре 1943 года в качестве истребителей сопровождения четырехмоторных «Либереиторов».<sup>[591]</sup>

Характеристики новых моделей просто поражали. Армейские пилоты, летавшие на истребителях «Хаябуса» («Оскар» в системе классификации союзников), абсолютно ничего не могли им противопоставить.

Теперь стало ясно, что мы оказались совершенно не готовы противостоять налетам «Сверхкрепостей», которые начали бомбить Кюсю с аэродромов в Китае. Легкие армейские истребители, которые пытались их перехватить, оказались ужасающе неэффективны против тяжелых, сильно вооруженных и отлично забронированных бомбардировщиков. Если В-17 был грозным противником, то В-29 оказался просто неодолим.

Теперь, когда американцы захватили Марианские острова, они быстро превратили архипелаг в огромную авиабазу. После этого вся Япония попала в пределы досягаемости В-29.

Верховное командование поспешно приняло оборонительную концепцию, но сделало это с опозданием, к тому же концепция оказалась неэффективной. Большинство нашей истребительной авиации составляли «Зеро», которые отлично подходили для ведения наступательных операций в начале войны. Однако они были бесполезны против В-29. Львиную долю бомбардировочного авиапарка составляли Мицубиси «Бетти», которые также устарели, имели малую скорость и скверную привычку при первом же попадании взрываться в воздухе из-за отсутствия самозатягивающихся баков.

Потеря Сайпана развеяла иллюзии, на которых до сих пор строились наши планы. Верховное командование занялось лихорадочными поисками новых истребителей, которые не имели бы недостатков, присущих «Зеро».

В сентябре я начал летные испытания двух новых истребителей. «Сидэн» («Молния» по-японски) союзники называли «Джордж». Он был спроектирован как перехватчик, который должен был превосходить «Хеллкэт». Он не имел дальности полета «Зеро» и был тяжелее, однако имел более высокую скорость и был вооружен 4–20-мм пушками. <sup>[592]</sup>

Сам самолет был построен довольно прочно, и пилот был защищен броней. Я обнаружил, что он обладает удивительно хорошей маневренностью для своего веса. Это объяснялось отчасти

автоматическими закрылками. К несчастью, «Сидэн» был сложен в управлении, и от пилота требовалось высокое мастерство, чтобы справиться с ним. А у нас большинство пилотов к этому времени не обладали требуемым опытом, чтобы вести «Сидэн» в бой. Они гибли еще во время ознакомительных полетов.

«Райдэн» («Удар молнии» по-японски) союзники называли «Джек». Он был специально спроектирован для борьбы с тяжелыми бомбардировщиками, вроде В-29. В этой роли он был просто превосходен, и многие пилоты сравнивали его с великим немецким истребителем FW-190. 4–20-мм пушки давали «Райдэну» хороший шанс справиться с бомбардировщиком, и его скорость — более 400 миль/час — в то время была необычайно высокой. При этом даже с тяжелым вооружением и толстой броней «Райдэн» имел более высокую скороподъемность, чем «Зеро».

Он отлично подходил для борьбы с бомбардировщиками, но, как и «Сидэн», был слишком сложен в управлении. Так как упор делался на скорость и мощь вооружения, самолет плохо повиновался рулям. По сравнению с «Зеро» он летал, точно грузовик. Мы понесли большие потери во время учебных полетов. Позднее, когда над Японией появились «Хеллкэты» и «Мустанги», в схватках с ними болезненно сказалась плохая маневренность «Райдэна».

Более того, производство новых самолетов разворачивалось мучительно медленно. Несмотря на множество приказов верховного командования, «Зеро» так и остался нашим основным истребителем.

Работа в качестве летчика-испытателя дала мне возможность еще раз повидаться со своей семьей. Как-то в воскресенье утром я отправился из Йокосуки в дом дяди, для чего пришлось проехать через весь Токио. [593]

За время моего отсутствия город изменился еще раз, причем в худшую сторону. Хотя после налета Дулитла в 1942 году Токио не подвергался никаким бомбардировкам, город стал тусклым и безжизненным. Большинство магазинов закрылось, их витрины опустели. Что это означало — было совершенно понятно. Продавать

было нечего, а владельцы и продавцы очутились на военных заводах. Те несколько магазинов, которые еще работали, разительно отличались от самих себя год назад. Ассортимент резко сократился, а продававшиеся товары были грубыми эрзацами. Блокада, которую установили союзники вокруг Японии, серьезно ударила по национальной экономике.

Очень часто я видел официальные подрывные команды, которые разрушали здания и дома. Сотни людей взрывали и ломали жилища, чтобы создать пустые пространства, которые помешают пожарам распространяться в сердце города. Япония уже начала готовиться к предстоящим бомбардировкам.

Я раньше видел бомбардировки. И для меня действия подрывных команд казались жалкой попыткой отвлечь неизбежное, бессмысленной тратой сил и времени, которая ничего не даст при массированном использовании зажигательных бомб. Деревянные домики и здания в Токио будут вспыхивать не хуже спичек.

Большинство людей на улицах теперь носили безликие костюмы, напоминающие военную форму. Ни разу мне не удалось заметить женщину в красочном выходном кимоно, столь любимом до войны. Вместо этого они носили черные блузы и неопишуемые бесцветные штаны.

Почти на всех углах стояли длинные очереди женщин и детей, терпеливо дожидавшихся своих продовольственных пайков. Нехватка всего и вся бросалась в глаза. Лица стали худыми и бледными, что говорило о том, что гражданское население теперь питается жалкими эрзацами.

Токио показался мне каким-то больным, и я не сумел быстро выбраться из города. Но не все переменялось. <sup>[594]</sup>

Громкоговорители на углах орали по-прежнему. Больно били по ушам патриотические военные песни и вопли дикторов о несуществующих победах. Все здания были заляпаны плакатами,

призывающими людей усердно трудиться и переносить трудности, пока Япония не выиграет войну.

Все это больно ударило меня. Я никогда не допускал мысли, что увижу свой народ таким жалким и униженным.

Несколько минут я простоял перед дверью дядино дома. Внутри кто-то играл на пианино... это могла быть только Хацуо. Впервые за много месяцев я слушал музыку.

Затем музыка стихла, и я постучал в дверь. Я услышал, что навстречу мне бежит Хацуо.

Ее улыбка показалась мне лучом солнечного света. «Сабуро! Как я рада тебя видеть!» — воскликнула она. Несколько мгновений она смотрела мне в глаза, а потом тихо произнесла: «Мы все молились за твое возвращение, Сабуро. И нам повезло. Ты снова вернулся и теперь ты уже офицер».

Знакомый дом был все тем же самым. Это был **мой** дом, более гостеприимный, потому что здесь была Хацуо. «Ты выглядишь прекрасно, ты самая красивая женщина из всех, что я видел за много месяцев. Но почему ты так нарядилась? Ты прямо-таки сияешь», — улыбнулся я. Она была одета в красивое кимоно, каждая линия которого подчеркивала изящество ее фигуры.

Хацуо рассмеялась. «Сабуро, иногда ты становишься дураком! Неужели ты не понял, что это особый случай? Я хранила его, чтобы встретить тебя, терпеливо ждала, когда ты станешь кадровым офицером. — Она улыбнулась. — Смотри, видишь эти рукава? Я должна извиниться за это кимоно, мой дорогой кузен». И действительно, рукава кимоно были подрезаны на половине длины.

«Правительство приказало отрезать длинные рукава, — весело крикнула она и, кружась, пролетела по комнате, вытянув руки перед собой. — Ты ведь знаешь, что длинные рукава опасны при пожаре!» <sup>[595]</sup>

Я улыбнулся ей. «Хацуо, а где все остальные? Они дома?» — поинтересовался я.

Она покачала головой. «Только я осталась встретить тебя. Отца не будет до конца дня. Он вступил добровольцем в рабочий отряд и проходит подготовку в армейском корпусе резервистов, который размещен в соседней высшей школе. Митио работает на заводе круглые сутки».

Ее лицо потемнело. «Матери тоже нет, Сабуро. Она пытается купить что-нибудь для тебя... на черном рынке. Она хочет найти для тебя что-нибудь особенное!»

Я уставился на Хацуо. Если мою тетю схватят, у нее могут быть серьезные неприятности с полицией. «Почему она сделала это? Неужели она не знает, что с ней может случиться?» — прошептал я.

«Я знаю, я все знаю, Сабуро, но она так хотела лучше встретить тебя!»

Я покачал головой. «Будем надеяться, что все обойдется. Я должен был сказать ей, что теперь никто из солдат не идет в гости, не захватив с собой еды». Я достал свою коробку с пайком, а также подарки, которые я приобрел на почте в Йокосуке.

Хацуо была потрясена. Обычно никто не приносит домой туалетные принадлежности в качестве подарков. Она лишь промолвила: «Спасибо, Сабуро. Сегодня такие времена... спасибо».

И тут она быстро переменяла тему разговора: «Проходи и садись, Сабуро. А теперь расскажи, что с тобой происходило в последнее время? Что случилось на Иводзи-ме? Мы ничего не слышали по радио, кроме того, что на Сайпане шли жестокие бои».

Я чуть не проглотил язык. Нам строжайше запретили рассказывать о том, что происходило на Иводзими. Катастрофа, которая постигла нас, считалась строжайшим военным секретом. Поэтому никто, кроме военных, не должен был знать, что случилось там в действительности.

Я сразу перескочил на другое, начав рассказывать о новых перехватчиках, которые я испытывал. «Если у нас <sup>[596]</sup> будет достаточное количество этих новых истребителей, мы сможем переломить ход войны. Они имеют потрясающую скорость, а их 4



пушки могут уничтожить в считанные секунды любой самолет». Впрочем, я понимал, что это не совсем так. Если будут продолжаться аварии на учебных аэродромах и курсанты будут разбиваться каждый день, к тому времени, когда начнутся воздушные бои, у нас останется слишком мало драгоценных новых самолетов.

Пролетели полчаса, а мы говорили о чем угодно, только не о том, что меня интересовало. Я искоса поглядывал на Хацуо, изучая ее профиль, следил, как она говорит, видел ее сияющие глаза. Я наслаждался движениями ее рук и ее походкой, любовался ямочками на щеках, которые появлялись, когда она улыбалась.

Я разговаривал с Хацуо, но при этом не обращал никакого внимания на ее слова. Я любил ее и желал высказать, что я чувствую. Я больше не хотел таить все это внутри себя. Более 2 месяцев назад, когда всего лишь минуты отделяли меня от вечности, когда Иводзима растаяла на горизонте и передо мной возникло лицо Хацуо, я поклялся, что если каким-то чудом останусь жив, то расскажу ей о своих чувствах.

А теперь... Я не мог! Ничего не изменилось. Я все еще пилот, хотя и получил офицерское звание. Я прекрасно знал, что мне придется снова участвовать в боях, и горящие «Зеро», сбитые пулеметами «Хеллкэтов», навсегда остались в моей памяти. Я знал, что сейчас все против меня, и в одной из ближайших битв я сам окажусь в истребителе, падающем за землю, корчась в пламени.

Но совершенно внезапно она прервала меня. «Сабуро, ты знаешь, что Фудзико-сан вышла замуж?»

Я об этом не подозревал. «Когда все закончилось, Фудзико-сан вышла за летчика. Летчика! Такого же, как ты», — подчеркнула Хацуо.

Я попытался было вставить словечко, но она продолжила: «Сабуро, почему ты до сих пор не женат? Ты больше <sup>[597]</sup> не юноша, ведь тебе уже 27 лет. Ты кое-чего добился. Сейчас ты офицер. Ты должен взять себе жену».

«Но говорю тебе, Хацуо, я так и не встретил женщину, которую полюбил бы!» — запротестовал я.

«Ты не любил Фудзико-сан?»

Я не знал, что ответить. В воздухе повисла неловкая тишина. Хацуо прошла по комнате и включила радио, настроившись на передачу симфонической музыки. Музыка помогла снять возникшую неловкость.

Она вернулась и снова села рядом со мной. Слегка улыбнулась. «Хорошо. Тогда мы порекомендуем тебе, Сабуро, несколько молодых женщин в твоём вкусе».

Хацуо заставила меня почувствовать себя неловко. Она не отворачивалась, а смотрела мне прямо в глаза. Я заволновался и пробовал сказать что-то, но сразу запнулся.

Тогда я быстро поднялся и подошел к окну, выглянув наружу. Прекрасные цветы исчезли, их заменили овощи. Многозначительная перемена.

«Есть много женщин, таких же красивых, как Фудзико-сан, Сабуро», — сказала Хацуо. Она подошла ко мне и остановилась прямо у меня за спиной.

«Хацуо! — крикнул я, стремительно поворачиваясь. — Я не желаю больше об этом говорить. Пожалуйста! — Мой взрыв удивил ее. — Мы говорили об этом много раз. Но ведь ничего не изменилось! Ничего! Я летчик, ты это понимаешь? Каждый раз, когда я взлетаю, существует опасность, что я больше не вернусь! Каждый раз! Раньше или позже это случится. Раньше или позже!»

Я был расстроен и смущен. Почему она в очередной раз говорит о женитьбе? Я ненавидел сам себя за то, что говорю, и я ненавидел себя за то, что не смею сказать о том, что чувствую.

Я постарался объяснить: «Сегодня любой пилот ждет, когда его убьют, Хацуо. Наше везение закончилось. Все наше умение теперь ничего не значит».

«Ты говоришь, как ребенок, Сабуро. — В ее глазах полыхнул гнев. Она говорила так тихо, что я едва различал <sup>[598]</sup> ее слова. — Ты болтаешь сущий вздор и просто не понимаешь, что за чушь ты несешь. Ты совершенно не знаешь женское сердце».

В отчаянии она воздела руки. «Ты говоришь о полетах и о смерти, Сабуро! И не говоришь ни о чем другом. Ты не говоришь о жизни!»

Она отошла и резким движением выключила радио. Не замечая меня, Хацуо села за пианино и начала медленно перебирать клавиши.

Я онемел. Несколько минут я тупо смотрел в одну точку, не в силах произнести ни слова. Наконец я обрел голос. «Хацуо, я... я не знаю. Может быть, если... Это моя ошибка, но что я могу сделать, пока мы воюем? Почему ты всегда говоришь об этом?»

Я продолжал: «Мне достаточно видеть тебя здесь, в этом доме. Я хочу... Я не знаю... — Я замялся. — Все, что я знаю точно — я хочу быть уверен, что ты будешь жить долго и счастливо».

Она резко бросила пальцы на клавиши и повернулась. «Я не хочу жить долго! Зачем мне долгая жизнь, если... — она положила руку на сердце, — если здесь пусто. Никто из нас не будет жить вечно. Хотя бы это ты понимаешь, Сабуро?»

Ее гнев удивил меня. Она пылко произнесла: «Женщина может быть счастлива, только если живет с любимым мужчиной. Даже если это будет всего несколько дней».

Она опять раздраженно отвернулась, вымещая свой гнев на пианино. Я стоял, оцепенев, не понимая, что сейчас нужно говорить или делать.<sup>[599]</sup>

## ГЛАВА 30

27 октября, через 10 дней после того, как первый американский солдат высадился на Филиппинах, Императорская ставка выпустила следующее историческое коммюнике:

«25 октября 1944 года в 10.45 в 30 милях на юго-восток от острова Сулауан, Филиппины, отряд «Сикисима» Корпуса специальных атак камикадзэ сумел произвести внезапную атаку против вражеского оперативного соединения, включающего 4 авианосца. 2 самолета специальных атак вместе спикировали на один авианосец, вызвав большие пожары и взрывы, что, вероятно, привело к гибели корабля. Третий самолет спикировал на другой авианосец,

вызвав огромный пожар. Четвертый самолет спикировал на крейсер, вызвав ужасный взрыв, вскоре после которого корабль затонул».

Таким было громогласное появление камикадзэ. Первой самоубийственной операцией командовал лейтенант Юкио Секи, который вылетел во главе 5 «Зеро», каждый из которых нес 250-кг бомбу. Сам Секи был пилотом-бомбардировщиком, который имел менее 300 часов налета. Остальные пилоты были ничуть не опытнее. Однако из всей пятерки только один самолет промахнулся по цели.

Пилотов-камикадзэ сопровождали 4 истребителя «Зеро». Позднее я узнал, что группой сопровождения командовал <sup>[600]</sup> мой друг Хироёси Нисидзава, который к этому времени стал уоррент-офицером. Нисидзава умело уклонился от столкновения с более чем 20 «Хеллкэтами» и провел свои 9 самолетов сквозь сильную грозу к вражескому флоту.

После того как 5 камикадзэ спикировали на цель, Нисидзава благополучно вернул свое звено прикрытия на авиабазу Мабалакат на острове Себу и доложил о потрясающем успехе операции.

Буквально все морские летчики начали говорить об этой беспрецедентной атаке. В ходе ее были получены невероятные, которые резко отличались от катастрофического провала на Иводзиме. Как летчик-истребитель, я никогда не одобрял самоубийственных атак, однако нельзя было отрицать, что американский флот у Филиппин получил сильнейший удар. Даже я был вынужден признать, что таранные атаки стали нашим единственным средством борьбы с американскими кораблями.

С этого дня слово «камикадзэ» приобрело совершенно новое значение. Мы знали, что каждый раз, когда самолеты камикадзэ отрываются от земли, наши летчики идут на смерть. Многие из них так и не долетели до цели. Их сбивали вражеские перехватчики, их уничтожал шквал зенитного огня с американских кораблей.

Но те, кто прорвался сквозь все преграды, пикировал с неба подобно ангелу мщения. Иногда у самолета были оторваны крылья, иногда он был весь охвачен пламенем, и все равно они таранили цель.

Один за другим, иногда парами, часто шестерками и даже десятками, они в последний раз с ревом проносились по взлетной полосе и улетали к своей цели.

Камикадзэ придали нам новую силу. Их эффективность была совершенно очевидной. Вражеские военные корабли и транспорты, до сих пор неуязвимые для наших атак из-за своей колоссальной огневой мощи, теперь превращались в пылающие костры, оглашаемые истошными криками людей. Камикадзэ испарывали авианосцы от носа <sup>[601]</sup> до кормы, потопив их больше, чем все наши остальные системы оружия. Они раскалывали на куски крейсера и эсминцы, беря с противника страшную плату.

Противнику казалось, что наши люди совершают самоубийство, что они бесполезно отдают свои жизни. Вероятно, американцы и другие жители стран Запада так до конца и не сумеют понять: наши люди не считали, что они бесполезно отдают свои жизни. Более того, началось массовое вступление добровольцев в корпус камикадзэ.

Это не было самоубийство! Эти люди, молодые и старые, погибали не напрасно. Каждый самолет, который врезался во вражеский корабль, был ударом в защиту нашей страны. Каждая бомба, которую камикадзэ доставлял в топливные цистерны гигантского авианосца, означала гибель множества людей и уничтожение множества самолетов, которые уже никогда не смогут бомбить нашу родину.

Эти люди имели веру. Они верили в Японию и наносили удар ради нее своими жизнями. Это была дешевая цена: жизнь одного человека за жизни сотен или даже тысяч. Наша страна больше не могла поддерживать свою силу обычными атаками. Мы больше просто не обладали достаточной для этого мощью. И люди, каждый из них, совсем не умирали. Их душа возрождалась заново.

Но, как это уже было не раз, всё это было слишком мало и слишком поздно. Даже огромные потери, которые наносили камикадзэ, не могли остановить чудовищную мощь, собранную

американцами. У них было слишком много кораблей, самолетов, пушек и людей.

Вероятно, наши летчики, поднимавшиеся в небо в последний раз, сознавали это. Трудно поверить, что те люди, которые летели в качестве камикадзе, не осознавали безнадежности военного положения Японии.

Однако они не размышляли и не колебались. Они поднимали в воздух свои нагруженные бомбами самолеты и умирали за свою страну. [602]

Но были и другие события, которые имели зловещее значение для нашего народа.

1 ноября 1944 года впервые над Токио пролетел огромный бомбардировщик В-29, стартовавший с новой базы на Сайпане. В этот ужасный момент население столицы поняло, что теперь оно находится в руках противника. Было совершенно ясно, что этот бомбардировщик — не более чем разведчик, однако он прокладывает путь другим, которые появятся вскоре. «Сверхкрепость» лениво кружила над Токио, а перехватчики армии и флота отчаянно пытались набрать высоту, чтобы атаковать ее. Однако они так и не сумели приблизиться к американскому самолету на расстояние выстрела.

5 ноября, а потом и 7 ноября В-29 с Сайпана снова посетили Японию. Снова и снова наши истребители поднимались в воздух, пытаясь набрать ту высоту, на которой летел американский самолет. Высшее командование задыхалось от гнева и проклинали пилотов за то, что они действуют слишком неуклюже. Генералы вопили: «Один самолет! Один самолет, а вы ничего не можете сделать!»

Они просто не понимали трудности, связанные с попытками перехватить «Сверхкрепость» на такой высоте. Прежде всего, наши истребители не имели достаточной скороподъемности, чтобы набрать 30000 футов за те несколько минут, которые пройдут с момента объявления воздушной тревоги до исчезновения бомбардировщика. Даже если они успевали набрать высоту 6 миль,

наши пилоты сомневались, что смогут перехватить В-29, имевший потрясающую скорость.

В декабре противник нанес давно ожидавшийся удар. Токио, Осака, Нагоя, Йокогама и другие крупные города нашей страны запылали под ударами многочисленных волн бомбардировщиков. Особое внимание противник уделял авиастроительным заводам, уничтожая их один за другим. И очень часто производство новых истребителей останавливалось, не успев начаться. Становилось все труднее находить запасные части к старым.<sup>[603]</sup>

История чудовищных налетов на города Японии с использованием зажигательных бомб описана в мельчайших деталях, она хорошо известна всему миру.

«Сверхкрепости» прилетали по ночам, и большинство японских пилотов беспомощно сидели на земле, проклиная нехватку ночных истребителей и свою неподготовленность к ночным боям. Исключая несколько истребителей, которые могли лишь побеспокоить ночных налетчиков, вражеским самолетам мог помешать только зенитный огонь.

Мы проигрывали повсюду. Мы повсюду были вынуждены отступать. Наши авиационные части были перемолоты в порошок. Самолеты падали на землю целыми стаями, пилоты гибли уже не по одиночке, а десятками. К середине января мы оказались неспособны далее защищать Филиппины. Мы потеряли буквально все самолеты, находившиеся на архипелаге. Они были либо сбиты в воздухе американскими истребителями, либо сожжены на земле, либо погибли в ходе специальных атак, которые продолжались, пока у нас еще оставались самолеты.

Но теперь нас уже не интересовала оборона Филиппин, перед нами встал вопрос защиты самой Японии. Мы знали, что В-29 при всей их ужасающей способности уничтожать целые города были еще не последней угрозой. Вскоре появятся новые самолеты, причем в огромных количествах.

20 января Императорский Флот сформировал новый истребительный полк — последний за войну — в Мацуяме на острове Сикоку. Когда я был переведен на новую авиабазу, то встретил там капитана 2 ранга Накадзиму, назначенного заместителем командира. Он покинул Филиппины вместе с 50 летчиками-истребителями, чтобы помочь сформировать новую часть. Это был необычный авиаполк, в нем собрали лучших летчиков Японии. Командиром был назначен капитан 1 ранга Минору Гэнда, который считался одним из самых блестящих японских морских стратегов. [604]

Накадзима был единственным человеком, которого я знал лично. Когда появилась возможность, я пришел в его кабинет, чтобы расспросить о людях, вместе с которыми мы сражались в прошлом. Он ошарашил меня сообщением о гибели Нисидзавы.

«Он погиб 26 октября при самых прискорбных обстоятельствах, через день после первой атаки камикадзэ.

Нисидзава вызвался добровольцем участвовать в атаке камикадзэ на второй день операции, после того как вернулся во главе группы сопровождения первой группы камикадзэ. Он сказал мне, что предчувствует свою скорую смерть. Это было странно. — Накадзима вздохнул. — Но Нисидзава настаивал, что его одолевают предчувствия. Он был уверен, что ему осталось жить всего несколько дней.

Но я запретил ему это. Пилот с такими способностями гораздо полезнее для своей страны в кабине истребителя, находящегося в воздухе, а не пикирующего на вражеский авианосец, хотя он неоднократно просил разрешить ему это».

Накадзима рассказал, что к самолету Нисидзавы подвесили 250-кг бомбу, и в кабину сел морской летчик 1 класса Томисаку Кацумата. По крайней мере, Нисидзава мог чувствовать удовлетворение — его самолет выполнил ту задачу, ради которой он хотел лететь сам. Кацумата спикировал на палубу американского авианосца возле пролива Суригао и взорвал топливные баки



самолетов, подготовленных к взлету, превратив авианосец в пылающую топку.

В тот же самый день Нисидзава вместе с несколькими пилотами вылетел на невооруженном транспортном самолете DC-3 на авиабазу Кларк, где они должны были забрать новые истребители «Зеро». Рано утром 26 октября самолет вылетел из Мабалаката, и больше о нем не слышали.

Накадзима мрачно добавил: «Могла случиться только одна вещь. Его самолет перехватили «Хеллкэты», которые действовали в этом районе. Невооруженный и тихоходный старый самолет не имел никаких шансов. Скорее <sup>[605]</sup> всего, его сбили где-то над Себу. Я все еще с трудом в это верю, Сабуро, что такой великий пилот погиб подобным образом. Беспомощный, не способный сражаться...»

Сказать было нечего. Теперь погиб Нисидзава. Дьявол, наводивший ужас на вражеские самолеты над Лаэ и Рабаулом, ушел по той же самой бесконечной дороге, что и Сасаи, Ота и многие другие.

Накадзима добавил: «В любом случае, Нисидзава на Филиппинах сражался еще более упорно, чем раньше. Он даже бросил считать свои победы в воздухе!

Это было похоже на Нисидзаву. Накадзима был уверен, что Нисидзава сбил более 100 вражеских самолетов. Ни для него, ни для меня, ни вообще для всех, кто знал этого человека и сражался рядом с ним, не было никаких сомнений: Нисидзава — величайший японский ас, пилот, обладающий непревзойденными умением и талантом. И он погиб в невооруженном транспортном самолете. Сообщение о его смерти странно подействовало на меня. Я вернулся в свою комнату и взял карандаш и бумагу. Если уж мне суждено умереть, то я все-таки скажу Хацуо все, что я хотел, но никак не решался.

Я написал: «Я снова вернулся в строй. С этого дня мы будем сражаться при самом тяжелом соотношении сил. Сегодня я услышал, что мой близкий друг Хироёси Нисидзава погиб на Филиппинах. Нисидзава был величайшим японским асом. Если уж он встретил свой

конец, то я, потерявший один глаз, наверняка вскоре последую за ним.

Вероятно, это письмо будет последним, которое я пишу тебе. Это невозможно передать словами, Хацуо. Но я не могу ждать больше и должен сказать тебе то, что уже давно собирался.

Когда мы говорили в последний раз, ты сказала, что я не понимаю женское сердце. Ты не права, Хацуо. Ты совершенно не права.

Ты помнишь, как мы были детьми? Это было чудесное время, полное радости и смеха. Ты и я жили, как брат и сестра, и даже тогда были очень привязаны друг к другу. [606]

И сейчас я хочу сказать тебе, Хацуо, что ты для меня самый близкий человек на земле. Сейчас я твердо уверен, что ты всегда была моей единственной любовью. Может быть, не стоило писать этого, потому что я хотел бы тебе сказать все это совсем не так, но ты всегда была в моем сердце. Я не знаю, когда я впервые понял это совершенно точно.

Я люблю тебя, Хацуо, я глубоко люблю тебя. Я старался никак не показать этого, что было самой трудной задачей в моей жизни... не сделать того, что мне очень хотелось. Я люблю тебя. Я так долго ждал возможности сказать это! Война поставила между нами высокий барьер. Я понял это и никогда не показывал своих чувств. Эту любовь я хранил глубоко в своем сердце.

Ведь, в конце концов, мы кузены. Может быть, будет лучше для нас обоих, что мы так и не сможем пожениться. Но сейчас я просто обязан сказать всё. Я молюсь только об одном, любимая. Чтобы ты жила долго и как можно более счастливо».

На следующий день началась интенсивная боевая подготовка. Пилоты радостно завопили, когда увидели десятки новых сверкающих истребителей, стоящих на летном поле. Это были «Сидэны», которые я не так давно испытывал. Летчики оживились, когда ознакомились с этими истребителями. Скорость! Четыре

пушки! Броня! Огромная скороподъемность! Скорость пикирования! Маневренность!

Все это было, и все это совместилось в одном самолете. Это уже не был несчастный «Зеро», уступавший по всем параметрам «Хеллкэту». Пилоты не могли дождаться, когда они вернутся в воздух. Они желали узнать все, на что способен новый истребитель. Моральный дух сразу взлетел до невиданных высот. «Подайте сюда «Хеллкэты!» — закричал кто-то. Они снова ощутили запах крови.

Большинство летчиков нового авиаполка были ветеранами многих боев. Среди них были настоящие асы. Это была элита истребительных частей Императорского Флота, <sup>[607]</sup> которая наконец-то получила новые самолеты. Несмотря на то, что требовались добровольцы для укомплектования частей камикадзэ, эти люди представляли собой самое сильное воздушное оружие Японии. Поэтому капитан 2 ранга Накадзима с ходу отвергал любые просьбы о переводе в части камикадзэ.

Прошли 10 дней, а я так и не получил ответа на свое письмо от Хацуо. Я не понимал, почему она не отвечает. Но я ничего не мог поделать. Я не мог позволить личным чувствам помешать мне исполнять свой долг, особенно сейчас. На двенадцатый день после того, как я отправил письмо, я читал лекцию новым пилотам по тактике воздушного боя. Когда класс заполнился, пришел ординарец и сообщил, что ко мне прибыли два посетителя. Я сразу отправился в комнату для гостей.

Оказалось, что меня ждут Хацуо и ее мать. Как только я вошел в комнату, Хацуо поднялась со стула и тихо сказала: «Я приехала, Сабуро, что стать твоей женой».

Я замер, словно громом пораженный.

«Если ты готов умереть, Сабуро, то и я тоже. Если у нас остались недели или даже дни, мы должны прожить их вместе. И пусть с нами будет бог».

«Хацуо!» — вскричал я. Это было невозможно! Это неправда! Я просто не вынесу такого счастья!

Затем заговорила моя тетя: «Сабуро, я не вижу причин, по которым вы с Хацуо не можете пожениться. То, что вы кузены, не должно вам мешать. Вы оба совершенно здоровы физически и психически. Моя дочь хочет — и я тоже — чтобы свадьба состоялась немедленно».

Радость переполняла меня. Но прежде, чем состоится свадьба, следовало написать моей матери и попросить у нее разрешения, так как она была самой старшей в нашей семье. В ответном письме мать благословила нас и выразила сожаление, что не сможет присутствовать на церемонии. Железные дороги на Кюсю были разрушены бомбежками, и проехать по ним было невозможно. Она попросила тетю позаботиться обо всем необходимом. [608]

Когда я впервые прибыл в Мацуяму, президент большой авиастроительной фирмы предоставил мне просторную комнату в своем доме. Он сказал мне, что следил за мной с того дня, как я сбил свой первый самолет в Китае, и желал бы, чтобы я жил вместе с его семьей. Я отклонил его предложение, но не потому, что не мог принять столь благородный дар, а по совершенно иным причинам. Я чувствовал бы себя неловко, проживая в царских условиях, когда люди, с которыми я летаю, ютятся в жалких бараках.

Однако теперь мне требовалась комната, чтобы разместить там Хацуо. Изрядно смущенный, я сообщил капитану 2 ранга Накадземе о своем намерении жениться. Он расплылся в широчайшей улыбке и приказал мне стоять на месте и не сметь двигаться. Накадзима схватил телефон и тут же позвонил лично президенту компании. Переговорив, он сообщил, что я могу переезжать, как только состоится свадьба. Накадзима знал о благородном предложении промышленника и теперь отказался даже выслушать мои возражения.

Мы с Хацуо поженились вечером 11 февраля 1945 года, в День Основания Японии. Церемония была скромной. На ней присутствовали только моя тетя и семья президента компании. Мы хотели собрать летчиков полка, но в последний момент от этих

планов пришлось отказаться, так как вечером объявили воздушную тревогу. Все летчики находились в кабинах самолетов, готовые взлететь, пока шла свадебная церемония. Мы никак не ожидали, что нашим свадебным маршем станет пронзительный вой сирен воздушной тревоги.

После церемонии мы с Хацуо прошли по затемненным улицам в синтоистский храм. Там мы преклонили колени и сообщили богам о нашей свадьбе.

Ни о каком медовом месяце при подобных обстоятельствах не могло быть и речи. В следующее воскресенье мы пригласили 50 пилотов полка на небольшой обед. Они громко смеялись, когда я рассказал о «Марше Сирен» [609] в ночь церемонии. Этот скромный праздник более чем компенсировал нашу скромную свадебную ночь. Многие пилоты прихватили с собой свои музыкальные инструменты, гитары и аккордеоны, и с некоторым запозданием исполнили торжественный свадебный марш. Я был самым счастливым человеком в мире. Пилоты громко восхищались красотой моей молодой жены. Это был просто чудесный вечер.

Моя тетя удивила всех нас. Она съездила в отдаленную деревню и каким-то чудом сумела купить там немного продовольствия. 50 человек поужинали с огромным аппетитом. Праздник затянулся до глубокой ночи. Летчики собирались группами и громко пели одну песню за другой в нашу честь. Хацуо подыгрывала им на пианино. Те, у кого были инструменты, собрались вокруг нее, образовав импровизированный оркестр.

Это были самые счастливые часы в моей жизни. Я был пьян от счастья. Все, что происходило со мной ранее, теперь казалось малозначащим. Оно было просто ничтожным по сравнению с огромным счастьем и радостью, заполнившими меня.

Я не мог оторвать глаз от Хацуо. Она была необычайно красива, настоящая принцесса из сказок, сияющая и прекрасная. Она была моей женой. [610]

## ГЛАВА 31

В марте 1945 года произошла неслыханная вещь. Впервые в истории японский флот отступил от неписаной традиции, и в приказе была объявлена благодарность двум летчикам-истребителям. Только совершенно критическая военная ситуация могла подтолкнуть императорскую ставку на такой шаг. Благодарность была объявлена морскому летчику 1 класса Сойти Сугита и мне. Мы оба служили в авиаполку «Мацуяма», и таким способом командование намеревалось поднять моральный дух летчиков.

Сугита, которому исполнилось 24 года, был блестящим пилотом. Он воевал, в основном, на Труке и на Филиппинах и претендовал на уничтожение примерно 120 вражеских самолетов. 20 января 1945 года он вернулся в Японию.

Однако эта цифра представляется значительно завышенной, поэтому лично я считаю, что он одержал около 80 побед. Сугита рассказал мне, что многие его победы должны считаться «вероятными» и не были подтверждены, так как боевая обстановка не позволяла провести тщательную проверку. Большинство столкновений происходило, когда Сугита защищался от многочисленных вражеских истребителей, поэтому он не имел возможности проследить, куда именно упал подбитый самолет, сгорел ли он в воздухе, или пилот выпрыгнул с парашютом. В то время мы не имели фотопулеметов, что серьезно мешало пилотам, которые хотели получить доказательства уничтожения цели. <sup>[611]</sup>

Когда страна выигрывает войну, принимаются все меры, чтобы проверять и перепроверять заявления пилотов, как делалось у нас во время первых боев в долине Морсби. Но когда ситуация ухудшается, и война в воздухе превращается в оборону против превосходящих сил противника, точность донесений неизбежно страдает. Однако никто не думал оспаривать великолепное летное мастерство Сугиты. Проследив за ним в бою, я пришел к убеждению, что он может считаться равным такому асу, как Нисидзава, а может быть, и превосходит его.

Сугита продемонстрировал свое великолепное мастерство самым эффектным образом, когда 19 марта полк «Мацуяма» перехватил вражеские авианосные истребители во время налета на военно-морскую базу Куре. Перед этим налетом Япония уже несколько раз подвергалась ударам авианосных самолетов, и каждый раз они не встречали никакого сопротивления.

Но в этот день все сложилось иначе, хотя сначала американские пилоты об этом не подозревали. Радисты в Мацуяме внимательно слушали переговоры вражеских пилотов, которые приближались с юга. Можно было подумать, что они находятся в 1000 миль от зоны военных действий, так как они открыто обсуждали тактику атаки и свой строй.

В Мацуяме имелись около 40 истребителей, и все они немедленно были подняты в воздух. «Сидэны» должны были пройти крещение огнем именно в составе нашего полка. Они начали описывать широкие круги, держась чуть выше той высоты, на которой собирались лететь американцы. 60 пилотов, в том числе и я сам, остались на земле, потому что не хватало самолетов. Я имел великолепный обзор, находясь на башне управления полетами, с которой в бинокль видел все самолеты.

Бой начался в тот момент, когда «Хеллкэты» показались рядом с аэродромом. 2 звена «Сидэнов», которые имели преимущество в высоте около 1500 футов, спикировали на них. Сугита летел вниз, словно камень. Выходя из пике, он развернулся и всадил в «Хеллкэт» очередь. 4 пушки сразу <sup>[612]</sup> доказали свою эффективность. Из мотора истребителя полыхнул огонь, и он задержался, явно потеряв управление. Сугита отвернул в сторону и устремился на второй «Хеллкэт», обстреляв фюзеляж и кабину. Американский истребитель закувыркался и рухнул в море. Теперь уже третий истребитель мчался на Сугиту. Но наш пилот не дал ему ни малейшего шанса. Его истребитель бросился вверх, перевернулся через крыло и выполнил изящную дугу на пикировании. «Хеллкэт» просто разлетелся на куски.

Истребитель Сугиты помчался дальше, направляясь к тому месту, где кипела основная схватка. Это было потрясающее зрелище. Все на земле смеялись и кричали, когда «Хеллкэты» один за другим падали вниз. Вернулись старые времена! «Хеллкэты» сражались за свою жизнь. Судя по всему, появление истребителей «Сидэн», которые были значительно быстрее «Хеллкэтов», имели более высокую скороподъемность и огневую мощь, которые пилотировались лучшими летчиками Японии, стало для вражеских пилотов полной неожиданностью.

Через час торжествующий Сугита вернулся на аэродром, всячески восхваляя свой новый самолет. Он заявил, что наверняка сбил 4 вражеских самолета (это подтвердили другие пилоты) и еще 3 вероятно сбил. Сугита безостановочно расхваливал «Сидэн». Он говорил, что если бы не кончились боеприпасы, то наверняка сбил бы еще несколько самолетов.

Но успех авиаполка «Мацуяма» оказался всего лишь искрой во мраке. Больше нигде над всей Японией наши летчики не сумели одержать победу. «Хеллкэты» сметали все на своем пути, и наши успехи оказались единственными потерями, которые понесли американцы. Позднее мы получили копии американских донесений об этом бое, в которых с удивлением отмечались высокие летные характеристики истребителя «Сидэн». Американские пилоты были потрясены способностью нового самолета выдерживать серьезные повреждения от огня тяжелых пулеметов «Хеллкэтов». [613]

Однако буквально в течение месяца наш полк получил несколько болезненных ударов, граничащих с катастрофой. Погиб величайший из японских асов Сойти Сугита. Авиаполк «Мацуяма» был переброшен в Каною на юг Кюсю, чтобы бороться с американскими самолетами, поддерживавшими высадку на Окинаву. 17 апреля совершенно внезапно большая группа вражеских истребителей атаковала наш аэродром. Мы заметили их на высоте 12000 футов, когда они уже начали пикировать. Нас застигли врасплох. Очевидно, вражеские «Корсары» и «Хеллкэты» прилетели с авианосцев, действующих в



районе Окинавы. В Каное не было радара, поэтому противник уже начал атаку, когда прозвучала воздушная тревога.

Над командным пунктом трепетал на ветру флаг, означавший: «Взлететь и сражаться». Несколько пилотов побежали к самолетам, но капитан 1 ранга Гэнда заорал, чтобы они прятались в укрытия. Было уже явно поздно пытаться взлететь.

Но его приказ не услышали 3 человека: Сугита, Сёдзи Мацумара и еще один пилот. Они заметили вражеские самолеты еще до того, как была объявлена тревога, и бросились к своим истребителям. Хотя «Хеллкэты» и «Корсары» уже проносились над аэродромом, Сугита со своим ведомым и Мацумара начали выруливать на взлет. 2 вражеских истребителя пристроились прямо за ними. Ведомый Сугиты погиб первым. Колеса «Сидэна» едва оторвались от земли, как «Корсар» выпустил по нему длинную очередь. «Сидэн» бросило в сторону под ударом струи тяжелых пуль, он перевернулся через крыло, врезался в землю и взорвался со страшным грохотом.

Через несколько секунд в атаку вышел второй американский истребитель. Его трассы распороли воздух. Я с ужасом следил, как пули взбивают пыль, продвигаясь поперек взлетной полосы, и настигают истребитель Сугиты, который бежал по ней. У Сугиты не было вообще никаких шансов, так как он даже не оторвался от земли. [614]

В следующее мгновение вражеская очередь попала в бак «Сидэна», и истребитель взорвался, превратившись в огненный шар. Пламя и дым окутали все ещедвигающийся самолет, но в кабине никто не шевелился. Я не верил своим глазам. Величайший японский пилот, сбивший несколько десятков самолетов, погиб у меня на глазах.

Уничтожение самолета Сугиты спасло жизнь Мацумаре. Густое облако дыма, которое тащилось за горящим истребителем, окутало самолет Мацумары и укрыло его от противника. (Сегодня Сёдзи Мацумара летает на реактивном истребителе F-86 «Сейбр» в новых

японских ВВС. Он закончил войну, имея на своем счету 6 сбитых «Корсаров» и «Хеллкэтов».)

Это были ужасные дни. Лучшие асы Японии гибли один за другим под огнем американских пулеметов. Через 2 месяца после Сугиты встретил свою смерть Кинсукэ Муто, который сражался вместе со мной на Иводзиме. Муто одержал в воздухе 35 побед. Лучше всего его талант и бесстрашие характеризует то, что ему официально засчитали 4 сбитых В-29.

Муто блестяще воевал весной 1945 года, когда находился в Йокосуке. 26 февраля стало его звездным днем, когда он на устаревшем «Зеро» атаковал 12 «Корсаров», обстреливавших Токио. Муто взлетел с авиабазы Ацуги и сразу врезался во вражеский строй. Изумленные американские пилоты шарахнулись в разные стороны от одиночного «Зеро». 2 «Корсара» рухнули на землю, охваченные пламенем, прежде чем враги начали охоту за Муто. В жестокой, почти невероятной схватке, которая происходила над Ацуги и Йокосукой, Муто запутал противников фантастическим исполнением фигур высшего пилотажа. Несмотря на свои отчаянные усилия, «Корсары» не сумели поймать японский истребитель на прицелы. Постоянно атакуя, едва не тараня врага, Муто заставил «Корсары» думать о собственной шкуре, а не о победе. Он сумел сбить еще 2 самолета. Наконец у него кончились боеприпасы, и он вышел из боя. <sup>[615]</sup>

Через 4 месяца он погиб. В июне его перевели на Окинаву, причем Муто по-прежнему летал на старом «Зеро». В последний раз его видели, когда он атаковал тяжелый бомбардировщик «Либерејтор» возле Якусимы. Как потом сообщили наши пилоты, Муто приблизился к нему вплотную и всадил несколько очередей в четырехмоторный бомбардировщик. Он так и не заметил «Мустанг», который на огромной скорости спикировал на него. Американская очередь отрубила правое крыло «Зеро».

Едва мы оправились от шока, вызванного гибелью Муто, как всех нас потрясла гибель еще одного величайшего аса. Лейтенант Наоси Канно из авиаполка «Каноя» тоже погиб в районе Якусимы в горящем

истребителе. Канно был особенно знаменит, благодаря своим успехам в борьбе с В-17 на юге Тихого океана. Из его 52 подтвержденных побед не менее 12 были одержаны над «Летающими Крепостями». Он первым из пилотов начал пикировать на «Крепости» спереди и обстреливал их во время лобовой атаки. Позднее пилоты Люфтваффе выяснили, что это самый надежный способ борьбы с мощными самолетами.

Теперь к печальному списку — Сасаи, Ота, Нисидзава и другие — добавились новые имена великих — Канно, Муто, Сугита.

Мне запрещали участвовать в боях, пока я находился в Мацуяме, поэтому у меня оказался самый большой счет из оставшихся в живых пилотов. Капитан 1 ранга Гэнда раз за разом упрямо запрещал мне летать на «Сидэне». Наконец он приказал мне с Хацуо вернуться в Йокосуку. В апреле, повинуясь приказу, приковавшему меня к земле, я вернулся на свою старую базу. <sup>[616]</sup>

## ГЛАВА 32

Наше возвращение в Йокосуку превратилось в утомительную, бессонную поездку на поезде продолжительностью 40 часов. Мы останавливались, наверное, раз 20, чтобы выждать на окраинах городов, которые в это время подвергались налету вражеских истребителей и бомбардировщиков. Напряжение утомительной поездки сказалось на Хацуо, которая заметно устала. Но поезд и дальше тащился мучительно медленно. Она не жаловалась, а только сдержанно улыбалась в ответ на мои встревоженные взгляды. Усталым шепотом она уверяла меня, что все в порядке.

Нас поражали руины и бесформенные развалины, которые виднелись буквально в каждом городе, через который мы проезжали. Вокруг каждого вокзала лежали огромные пустыри, черные и обгорелые — результат широкого применения американцами зажигательных бомб. Каждый из этих городов превратился в груды пепла. Ветер поднимал серые вихри и смешивал их с пылью, наполняя воздух горькой смесью. Каждый раз, когда мы выезжали из

города, то вздыхали с облегчением. Но уже на следующей станции мы видели то же самое. Наша страна превращалась в развалины, и мне, как пилоту, было совершенно ясно, что мы почти ничего не сможем сделать, чтобы помешать этому опустошению продолжаться и далее.

К моему удивлению, большая военно-морская база и порт Йокосука была цела. По какой-то неизвестной причине <sup>[617]</sup> американцы щадили этот город, хотя бомбардировщики В-29 уже сожгли более 140 провинциальных центров, многие из которых имели гораздо меньшее значение, чем эта морская крепость. Вероятно, это происходило потому, что в Йокосуке не осталось ни одного из огромных линкоров или авианосцев, которые постарались укрыть от вражеских бомб. Я видел только маленькие катера, которые метались по гавани, выписывая замысловатые петли. Моряки проводили специальную подготовку. Они ожидали решающего дня, когда противник высадится на нашу территорию. Это был морской аналог наших камикадзэ. Маленькие катера были набиты взрывчаткой, и экипаж должен был направить суденышко на вражеский транспорт и протаранить его. Снова за это приходилось платить. Но сколько человек погибнет на американском транспорте, если 2 или 3 взрывающихся катера ударят в борта вражеского судна?

Флот предоставил нам отдельный маленький домик из 3 комнат рядом с аэродромом Оппама в северной части Йокосуки. Наша жизнь была совсем нелегкой, и Ха-цуо старалась из выдаваемого скудного пайка приготовить хоть что-то, похожее на еду.

Огромные склады в Йокосуке были совершенно пусты, военные вымели оттуда все под метлу. Паяк офицеров и рядовых перестал различаться, теперь они питались одинаково скверно. Нам выдавали ровно столько, чтобы мы не умерли с голода. Все магазины и лавочки закрылись из-за отсутствия товаров.

Большинство городских учреждений было давно закрыто. Хотя Йокосука не подвергалась бомбардировкам, уничтожившим остальные наши города, она все равно стала мрачной и почти

безжизненной. Немногие прохожие, которых еще можно было встретить на улицах, были голодными и оборванными.

Все больше бомбардировщиков В-29 участвовало в налетах, они сбрасывали все больше бомб. Эти налеты казались нам еще большим несчастьем, чем даже возможная <sup>[618]</sup> высадка американцев. С неба на наши города сыпались буквально **миллионы** зажигательных бомб. Они вызывали такие пожары, подобных которым никто и никогда не видел.

Вся Япония была потрясена налетом на Токио, который был проведен ночью 10 марта. Дотла выгорели более 19 квадратных миль города, превратившиеся в черную пустыню. В городе начался огненный шторм, в котором погибли более 130000 человек.

Сначала ответственность за перехват этих огромных бомбардировщиков возложили на армию. Но армейские истребители совершенно ничего не смогли добиться. После серии дорогостоящих и провальных попыток остановить «Сверхкрепости» армия перестала даже пытаться это сделать и отвела потрепанные эскадрильи зализывать раны. В-29 безнаказанно хозяйничали в небе, тогда как армейские самолеты были выведены в резерв. Механики хлопотали над истребителями и бомбардировщиками, стараясь привести их в относительно нормальное состояние, чтобы нанести удар в тот день, когда американцы начнут высаживать десант.

Теперь вся ответственность за защиту родины была полностью возложена на флот. Каждый день наши истребители поднимались в воздух, чтобы сразиться с В-29, и каждый день они добивались слишком маленьких успехов. Наши летчики делали все возможное, но справиться со «Сверхкрепостями» не могли. С аэродрома Ацуги, расположенного вблизи Йокосуки, взлетали истребители «Райдэн», которые ежедневно перехватывали В-29. На короткий период нашим летчикам удалось развеять миф о неуязвимости «Сверхкрепостей». 4 пушки «Райдэна» и его огромная скорость ненадолго возродили надежды, так как удалось сбить несколько бомбардировщиков.

Но противник не замедлил с ответом и начал посылать вместе с бомбардировщиками во время дневных налетов на Японию орды «Мустангов». Эти скоростные истребители яростно нападали на наши истребители и наносили <sup>[619]</sup> им колоссальные потери. Если «Райдэн» вполне мог справиться со «Сверхкрепостью», то против более скоростного и маневренного «Мустанга» он был беспомощен. Почти каждый день наши истребители падали на землю, охваченные пламенем, простреленные вдоль и поперек.

В этой чудовищной бойне мог уцелеть только выдающийся пилот, обладающий исключительным летным мастерством. Именно таким был лейтенант Теимей Акамацу, который отличался от остальных пилотов, как небо от земли. Он был единственным японским морским летчиком, который в открытую плевал на все положения и ограничения уставов. Это был типичный герой приключенческих книжек, нахальный, крепко сложенный, шумный и всегда веселый. Акамацу начал военную службу за 10 лет до меня, но не сумел продвинуться по служебной лестнице, как это сделали другие летчики. Он был совершенно неуправляемым на земле и подлинным гением в воздухе. Флот терпел его только ради этих совершенно исключительных способностей.

Акамацу шокировал старших офицеров своим поведением. Вместо того, чтобы посещать инструктаж и стоять в строю вместе с другими офицерами, он предпочитал проводить время в борделях, откуда его вытаскивали посыльные. Часто Акамацу приезжал на аэродром на старом автомобиле, управляя им одной рукой. В другой он держал бутылку и отхлебывал прямо из горлышка. Подъезжая к самолету, уже прогретому механиками, он давил на клаксон. Буквально через секунду он уже сидел в кабине самолета, захлопнув фонарь. Он был одинаково необузданным и на земле, и в небе. Но Акамацу был единственным пилотом, который мог успешно вести бой с «Мустангами» и «Хеллкэтами» и одерживать при этом победы. Летая на «Райдэне», Акамацу сбил не менее десятка этих великолепных истребителей, что для остальных пилотов было

просто невозможным. Акамацу повезло в том, что по крайней мере 8 из этих побед были подтверждены другими летчиками. [620]

До сих пор никто не может сказать, сколько самолетов сбил Акамацу. Он непрерывно сражался в течение 6 лет, начав в Китае, где уничтожил несколько вражеских истребителей. Затем он продолжил карьеру на Тихом океане, где воевал практически повсюду. Часто он возвращался на базу на самолете, превращенном в решето, но при этом неизменно весело смеялся.

Даже сам Акамацу не знал, сколько самолетов он уничтожил. Когда он напивался вдрызг, то начинал стучать кулаком по столу и кричать, что сбил не меньше 350 американских самолетов. Но в трезвом виде он такого не говорил. Остальные пилоты, которые сражались рядом с ним, утверждали, что он сбил около 50 самолетов.

Я часто видел, как Акамацу садился в Оппаме, потому что у него не хватало топлива, чтобы дотянуть до Ацуги. Мы все с удовольствием следили, как он вылезал из кабины, обнюхивал пулевые пробоины в своем истребителе и при этом широко улыбался. Он мог крикнуть мне и поднять вверх руку с вытянутыми пальцами, чтобы показать, сколько самолетов он сбил сегодня.

Не раз Акамацу взлетал в составе группы из 5 или 8 истребителей, но при этом оставался единственным уцелевших после боя. «Мустанги» были его любимой добычей, и он уважал американских пилотов. Акамацу неоднократно ругал тех, кто отправлял неопытных пилотов летать на «Райдэнах». Они едва могли удержать в воздухе этот самолет, не говоря уже о том, чтобы драться.

Акамацу дожил до конца войны. Сейчас он владеет маленьким ресторанчиком в Коти, своем родном городке на острове Сикоку.

Авиабазы Оппама служила, в основном, в качестве испытательного аэродрома, куда пилоты пригоняли новые истребители для летных испытаний. Долгое время мне не разрешали сражаться, так как командование считало, что мой огромный опыт может быть полезнее при испытании новых самолетов. Однако я понял, что раньше или позже снова начну воевать. Когда появится

флот вторжения, каждый <sup>[621]</sup> самолет, который способен подняться в воздух, каждый пилот, умеющий летать, будут брошены в бой.

В июне я получил приказ отправиться в Нагою для испытаний нового истребителя «Рэппу». Об этом самолете ходили слухи, будто он может оказаться самым лучшим истребителем в мире. Я с нетерпением ждал того момента, когда сяду в его кабину. Такой истребитель был бы благословением для нас.

Все слухи оказались правильными. «Рэппу» оказался фантастическим самолетом, самым быстроходным из всех, на которых я летал. У меня захватывало дух от его колоссальной скорости, а скороподъемность просто поражала. Имея мощный мотор, четырехлопастный винт, новую систему форсажа, «Рэппу» мог легко обогнать любой самолет, как японский, так и американский. Он был более маневренным, чем «Мустанг» и «Хеллкэт». Инженеры сказали, что лучше всего этот самолет ведет себя на высоте 40000 футов.

Однако, к несчастью для нас, заводы Мицубиси, которые должны были производить этот самолет, были разрушены до основания раньше, чем начался выпуск нового истребителя. Удалось построить только 7 самолетов. Один из них после войны попал в руки американцев и просто поразил их своими характеристиками.

Перед тем, как я отправился в Нагою, Хацуо попросила меня купить ей маленький кинжал. Этот город был знаменит своими оружейниками, которые ковали великолепные мечи и кинжалы. Поэтому моя жена хотела, чтобы я купил кинжал именно там. Когда я вернулся, Хацуо молча осмотрела сверкающее стальное лезвие, осторожно потрогала его. «Сабуро, он недостаточно острый. Когда ты завтра будешь в Оппаме, заточи его, ладно?»

Ее серьезный тон испугал меня. «Что ты собираешься делать с этим кинжалом?» — спросил я.

Она взяла меня за руки и посмотрела прямо в глаза. «Ты моя жизнь, Сабуро. Ты весь мой мир. И если тебя убьют, я знаю, что делать», — тихо ответила она. <sup>[622]</sup>



Больше она не произнесла ни слова, да и я промолчал. На следующий день я заточил кинжал так, что он приобрел остроту бритвы. Вечером Хацуо попробовала его, без всякого труда разрезав тончайший листок бумаги. «Теперь хорошо», — спокойно сказала она и спрятала кинжал за пояс кимоно. Больше мы об этом не говорили.

После нашего отъезда из Мацуямы Хацуо ни разу не играла на пианино. Я знал, что ей этого хочется. У нее был великолепный музыкальный слух, и время для нее летело бы быстрее, если бы у нее было пианино. Она отклонила мое предложение одолжить пианино, стоявшее в офицерской столовой. Мы сейчас ведем такую тяжелую борьбу, что она просто не имеет права наслаждаться музыкой. Я ее прекрасно понимал. Япония изнемогала под страшными бомбежками, сеявшими смерть и разрушения. Нация истекала кровью, наши города были словно растоптаны исполинским сапогом. Практически никто не сомневался, что конец войны близок, и что вскоре бои начнутся на нашей родной земле. Мы не допускали возможности капитуляции. Мы будем сражаться до последнего человека.

6 августа поступили сообщения об ужасном взрыве в Хиросиме. Позднее командование подтвердило, что это была атомная бомба, и новость потрясла всех летчиков в Оппаме. Представить, что один самолет одной бомбой способен уничтожить целый город, мы просто не могли.

Затем последовал новый ужасный удар. Советы вторглись в Манчжурию. Это было более понятно и более ужасно, потому что последствия этого вторжения были гораздо более страшными.

Затем последовал взрыв второй атомной бомбы в Нагасаки. Я пришел в ужас от мысли о неизбежном уничтожении всей страны американцами. Все это превосходило любые мыслимые пределы, и разум просто отказывался воспринимать происходящее.

13 августа в 15.00 все офицеры в Оппаме были спешно вызваны на секретное совещание к командиру. Командир был бледен и взволнован до предела. Он с трудом <sup>[623]</sup> мог стоять и опирался на свой стол. Потом он заговорил тихим прерывающимся голосом:

«То, что я должен сказать вам, имеет чрезвычайную важность. Оно должно храниться в строжайшем секрете. Я полагаюсь на вашу честь офицеров Императорского Флота и надеюсь, что вы все сохраните в тайне.

Япония решила принять условия противника. Мы подпишем Потсдамскую декларацию».

Он посмотрел на нас пустыми глазами. «Приказ о капитуляции может быть обнародован в любой момент. Я хочу, чтобы все офицеры помогали мне. Мы должны будем привести в исполнение приказ на нашей базе. Найдутся горячие головы, которые откажутся капитулировать. Мы не можем позволить, чтобы наши люди проявили неповиновение, какие бы условия ни была вынуждена принять наша страна. Помните, и никогда не забывайте об этом, что приказ его императорского величества превыше всего».

Нас всех словно оглушило, никто даже не шелохнулся. Мы уставились в пол, не веря собственным ушам. Мы понимали, что конец надвигается, но такого не ожидали. Летчики медленно вышли из комнаты, многие так и шли с опущенными головами. Одни офицеры плакали, другие начали ругаться.

Я сам не мог ни говорить, ни думать. Я брел, как в тумане, не глядя по сторонам. Я опомнился возле своего истребителя и без сил оперся на верный «Зеро».

Ко мне подошел мой близкий друг энсайд Дзиро Кавачи. Несколько минут мы стояли рядом, ничего не говоря.

Все закончилось.

Мы проиграли.

Япония должна **капитулировать**.

«Сакаи... — Я поднял глаза. — Сабуро, это... все это скоро кончится, — заговорил Кавачи. — У нас почти не осталось времени. Давай, взлетим вместе в последний раз. Один последний вылет». [624]

Он раздраженно топнул по земле. «Мы не должны вести себя, как этот камень. Мы должны еще хоть раз пролить кровь».

Я кивнул. Он был прав. Мы приказали механикам перекатить наши 2 «Зеро» на взлетную полосу и подготовить к взлету. Мы знали, что сегодня ночью прилетят «Сверхкрепости». Прогноз погоды был благоприятным. И так как каждый вечер в небе появлялось множество бомбардировщиков, мы без труда могли встретить В-29 где угодно. Очень долго они свободно летали над Оппамой, используя аэродром в качестве ориентира. Они не будут ожидать встречи с истребителями.

Кавачи и я хранили свой план в строжайшем секрете, ничего не говоря остальным пилотам. После того, как мы осмотрели истребители, то отправились к вышке управления полетами, уселись там и начали ждать. Прошли несколько часов, но мы не обменялись ни словом. Мы погрузились в собственные мысли и воспоминания.

Наступил вечер, и мы сидели, едва заметные в темноте. Незадолго до полуночи на вышке захрипел громкоговоритель. «Тревога. Тревога. Группа В-29 приближается к району Йокосука — Токио».

Мы вскочили на ноги и побежали через летное поле к нашим самолетам. Авиабаза была погружена во тьму, не было видно ни единого огонька. Однако звезды светили достаточно ярко, и мы видели, куда бежать. Когда мы подбежали к «Зеро», то обнаружили, что и другие пилоты решили попытаться совершить последний вылет. По крайней мере 8 истребителей выстроились в конце взлетной полосы, заправленные и вооруженные.

Я опасался, что со своим одним глазом не смогу хорошо видеть в воздухе ночью, и попросил Кавачи вести меня во время взлета. Мы сразу поднялись в воздух без дальнейших разговоров. Мы знали, что командир базы может в любой момент узнать о наших планах и приказать остаться на земле. Когда мы поднялись в воздух, я подтянулся поближе к самолету Кавачи и занял позицию рядом <sup>[625]</sup> с его крылом. Взлетели еще 8 «Зеро», которые 2 звеньями пристроились вслед за нами. Мы плавно набрали высоту, а потом в 10000 футов над морем сделали круг над Токийской бухтой.

Внезапно самолет Кавачи резко лег на крыло и повернул на восток. Я полетел за ним, остальные истребители потянулись за мной.

Несколько минут я не видел в небе никаких самолетов. Затем заговорили пушки Кавачи, и я заметил огромный бомбардировщик, летящий на север. Теперь я сам ясно видел американца на прицеле. Я подлетел почти вплотную к Кавачи и тоже открыл огонь. Каждый из нас имел по 4 пушки, но чтобы сбить огромный бомбардировщик, требовалось больше. Я никогда еще не видел такого гигантского самолета! Выполнив заход, я развернулся и увидел, как остальные 8 истребителей атакуют «Сверхкрепость». Они походили на оводов, пытающихся ужалить огромного быка. Разве мы можем надеяться сбить такой самолет?

Я снова приблизился к нему, теперь снизу, и открыл огонь по брюху В-29. В воздухе замелькали трассы из многочисленных турелей В-29, и «Зеро» несколько раз вздрагивал, когда вражеские стрелки попадали в цель. Но мы не обращали внимания на огонь бомбардировщика и продолжали свои атаки. «Сверхкрепость» развернулась и полетела на юг. Очевидно, мы все-таки повредили огромный самолет и он направлялся домой. Я пристроился к Кавачи и включил форсаж мотора. Остальные 8 истребителей почти пропали где-то сзади, поэтому было сомнительно, что мы сумеем добить бомбардировщик. Он имел высокую скорость и был быстрее, чем «Зеро», на котором я летал в Лаэ.

Однако Кавачи не собирался терять в темноте вражеский бомбардировщик. Он вписался внутрь широкого разворота В-29 и повел меня в атаку с пологого пике. Времени оставалось все меньше, и мы с Кавачи нажали гашетки одновременно. Снаряды ударили по стеклянной <sup>[626]</sup>носовой кабине бомбардировщика. Мы достали его! Внезапно скорость «Сверхкрепости» резко упала, и пилот повел самолет вниз, в долгое пике. Мы развернулись и последовали за ним, ведя огонь короткими очередями, всаживая снаряд за снарядом в поврежденный самолет.

Огромная мишень быстро теряла высоту. Я не видел ни огня, ни дыма. Видимых повреждений тоже не было, и все-таки «Сверхкрепость» быстро теряла высоту, падая в океан. Мы продолжали преследовать ее. Внезапно из темноты вынырнул островок Осима, мы находились в 50 милях к югу от Йокосуки.

Мы завершили пикировать и набрали высоту 1500 футов. Вулкан на этом острове поднимался на 1000 футов над уровнем моря, и мы рисковали в темноте врезаться в него. Я четко видел, как бомбардировщик продолжает падать. Вот он рухнул в океан в нескольких милях от северного берега Осимы, подняв огромный фонтан белой пены. Менее чем через минуту В-29 скрылся под водой.

Вернувшись на аэродром, мы узнали, что по крайней мере 3 города подверглись налетам в эту ночь. Они были сожжены, и пожары продолжали пылать, раздуваемые ветрами.

Война должна была кончиться всего через 12 часов. Я потряс головой, отказываясь верить услышанному.

Командир базы был явно взбешен нашей выходкой, но постарался сдержать свой гнев. Он сказал: «Я просто не могу вас обвинять, но мы не можем допустить повторения таких случаев далее. С этого момента все самолеты должны оставаться на земле».

Он сообщил нам, что в Ацуги имели место серьезные волнения, дело чуть не дошло до настоящего бунта. Это была база истребителей «Райдэн», на которых летали Ака-мацу и другие пилоты. Эти люди не могли согласиться с капитуляцией, они попытались поднять свои самолеты в воздух. Затем они окончательно потеряли головы и заявили командирам, что отказываются подчиниться приказу о капитуляции. На авиабазу были переброшены подкрепления, <sup>[627]</sup> но лишь через несколько дней после капитуляции там удалось восстановить некое подобие порядка.

Уничтожение вражеского бомбардировщика держали в секрете несколько лет, и не сохранилось никаких записей о нашем вылете в эту ночь. И уж разумеется ни один пилот не претендовал на сбитый В-29. Сейчас я впервые рассказываю об этом бое. Мы не чувствовали

никакой вины, сбив этот гигантский самолет. Не случилось ничего особенного, просто мы сдали свою страну, свой народ, свои дома врагу.

В эту ночь я до рассвета проспал на столе в нашей столовой. На базе начался настоящий бардак. Некоторые пилоты напились, они кричали и ругались.

Остальные бродили, словно в тумане. Вот в таком состоянии мы и встретили исторический день 15 августа 1945 года. Война окончилась. **Всё!** Старшие офицеры поспешно жгли документы. Летчики бесцельно бродили по аэродрому, потерянные и жалкие.

Ровно в полдень мы услышали, как император лично зачитал по радио приказ о капитуляции всех вооруженных сил, где бы они ни находились. 2000 человек в Оппа-ме были выстроены на летном поле, чтобы выслушать этот приказ. Большинство из нас впервые слышали голос императора. Многие плакали, не скрывая своих слез.

Внезапно я вспомнил. Сегодня ночью я не был дома! Хацуо! Я схватил велосипед и изо всех сил понесся к нашему маленькому домику. Я был там через несколько минут. Я слетел с велосипеда, не успев даже остановиться. Пинком открыл дверь и закричал. Хацуо выбежала из комнаты, протягивая руки ко мне и рыдая. В течение нескольких минут мы страстно обнимались, не в силах говорить.

Наконец она подняла голову. «Ты... С тобой все в порядке, Сабуро?» — прошептала она. Я кивнул.

«О, мой дорогой, — всхлипнула Хацуо. — Я плакала, как ребенок, когда услышала. Неужели все действительно закончилось? Бои, бомбежки... Все кончилось?» <sup>[628]</sup>

Я медленно кивнул.

«Мне не о чем жалеть, Сабуро, совсем не о чем! Ты выиграл все свои битвы, мой дорогой, даже если мы и проиграли».

Ее глаза лучились счастьем, когда она смотрела на меня. «Ты больше никогда не будешь сражаться, — прошептала она. — Все закончилось. Никогда-никогда!»

Затем она отстранилась и достала из-за пояса кинжал.

«И больше он мне никогда не потребуется!» — воскликнула Хацуо, кидая сверкающую сталь на пол.

Кинжал пролетел через всю комнату и звякнул в углу.

#### ПРИМЕЧАНИЯ

{1} Откровенная ложь. Имджинская война (1592–1598) завершилась разгромом японцев и их бегством из Кореи. *Прим. пер.*

{2} Трудно переводить китайские названия с английского. Авторы называют этот город *Kuikiang*, но с помощью карты в мемуарах генерала Ченнолта удалось установить, что речь идет о Цзюцзяне в провинции Цзянсин. *Прим. пер.*